Parafy:

Załącznik nr 2 do Informacji

Tomasz Urynowicz – Wicemarszałek WM

Piotr Łyczko – Z-ca Dyr. Dep. Środowiska

ZESTAWIENIE STANOWISK ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

PROJEKTU *PROGRAMU OCHRONY POWIETRZA DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO*.

PRZEPROWADZONYCH W TERMINIE OD 2 LIPCA DO 27 LIPCA 2020 ROKU WRAZ Z ROZSTRZYGNIĘCIEM ZWM

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1	**Osoba prywatna**	Zaznaczając na początku, iż nie jestem ani zwolennikiem ani przeciwnikiem wykorzystania węgla jako rodzimego paliwa, chciałbym odnieść się do planów całkowitego wyeliminowania węgla i kotłów nim opalanych z obiegu. Oczywiście sama idea jest słuszna, jednak kotły spełniające wymagania dyrektywy Ekodesign mają tak niskie poziomy emisji, że nie powinny być wyeliminowane całkowicie z obiegu. Proszę porównać emisję sezonową z kotła Ekodesign a kotła który spełnia wymagania 1 klasy (obecnie nie uznawanej). 40 a 180mg pyłu pm2,5 na m3, emisja OGC 20 a 1750mg/m3, emisja CO2, 500 a 15000 mg/m3. A wieje kotłów zwłaszcza w starych domach, gdzie mieszkają ludzie, których nie stać na podstawową termomodernizację, a tym bardziej na ekologiczne źródło ciepła nie spełnia wymagań nawet 1 klasy. Obecnie bardzo niepokojącym trendem jest wykorzystanie mat, folii i kabli grzewczych w budynkach, dzięki czemu zamiast zmniejszać zapotrzebowanie na energię, przesuwa się tylko miejsce produkcji zanieczyszczeń, z rozproszonych na scentralizowane, a zapotrzebowanie na energię elektryczną w zimie będzie z roku na rok drastycznie wzrastać, na co krajowe sieci i energetyka konwencjonalna nie jest przygotowana. Proszę zauważyć, że w naszym województwie, problemem niskiej emisji jest ubóstwo energetyczne! Wielu ludzi mieszka w budynkach o współczynnikach zapotrzebowania na energię powyżej 250W/m2 na rok, a to tylko do celów ogrzewania! W związku z powyższym priorytetem powinna być gruntowna termomodernizacja budynków i budowli. Budynki wielolokalowe powyżej 2 lokali nie są nawet objęte programem Czyste powietrze, a w takich często mieszkają osoby ubogie! Priorytetem programu ochrony powietrza powinny być po pierwsze pomoc osobom ubogim i pozostającym w ubóstwie energetycznym, termomodernizacja budynków (Redukcja zapotrzebowania na energię), edukacja (wiele osób nie wie jak prawidłowo korzystać z kotła na paliwo stałe, a przy innych źródłach ciepła jak efektywnie je wykorzystać), w miarę możliwości eliminacja	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W przedstawionym projekcie Programu ochrony powietrza nie eliminuje się wykorzystania kotłów węglowych. Ogranicza się jedynie finansowanie tychże urządzeń ze środków publicznych. Jest to podyktowane nie tylko działaniami na rzecz ochrony powietrza, ale także ochrony klimatu – jest to działanie spójne ze strategią województwa małopolskiego. Węgiel wykorzystywany jako paliwo nie tylko emituje najwięcej zanieczyszczeń, ale także gazów cieplarnianych. Warto także zaznaczyć, iż wielokrotnie mieszkańcy województwa zgłaszają naruszenia związane z jakością sprzedawanego węgla. Osiągnięcie wskaźnika emisji pyłów na poziomie 40 mg/m^3 w kotle spełniającym wymogi ekoprojektu wymaga zastosowania paliwa o konkretnych parametrach. Wydanie certyfikatu w tym zakresie oparte jest na badaniach przy zastosowaniu węgla o wartości opałowej większej niż 28 MJ/kg, a także konkretnych wymaganiach w zakresie zawartości wilgoci popiołu, części lotnych, podczas gdy przepisy krajowe nadal dopuszczają obrót paliwami o niższej jakości (parametrach). Dlatego też, zgodnie z powyższym, nie zakazuje się wykorzystania węgla w województwie, a zdecydowano o rezygnacji z finansowania ze środków publicznych urządzeń nim zasilanych. W ramach środków mieszkańców możliwe jest nadal instalowanie kotłów węglowych. Kwestia ubóstwa energetycznego została również podjęta w Programie. Samorządy gminne powinny szczególną uwagę zwrócić na mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, dlatego też zobowiązane są do wykonania analizy w tym zakresie. Wsparcie najuboższych osób możliwe jest z wykorzystaniem Programu Stop Smog, który skierowany jest właśnie do tej grupy mieszkańców. Obecnie głównym źródłem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		najbardziej uciążliwych źródeł emisyjnych. Te podstawowe elementy pozwolą uzyskać o wiele lepsze efekty w postaci czystszego powietrza, jednocześnie dając ludziom poczucie swobody w działaniu. Proszę pamiętać, że zakazy nie są rozwiązaniem, trzeba pokierować ludźmi, żeby sami chcieli coś zmienić, NIE NA SIŁĘ! Na koniec chciałbym zauważyć, że Krakowski Alarm Smogowy chwalił się super wynikami jakości powietrza tylko w dni kiedy był wietrznie. To jest oszukiwanie samych siebie... Dziękuję, mam nadzieję, że ktoś to przeczyta i chociaż jakiś niewielki fragment sobie weźmie do serca.	finansowania wymiany źródła ogrzewania i termomodernizacji budynków jednorodzinnych jest rządowy Program Priorytetowy Czyste Powietrze. Daje to możliwość wykorzystania innych dostępnych środków finansowych (w tym środków własnych gminy) np. na dofinansowania dla mieszkańców budynków wielorodzinnych oraz programy osłonowe. Analizując dane pomiarowe z sezonu grzewczego w ostatnich latach widoczna jest znacząca poprawa jakości powietrza (https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/) . W przypadku Krakowa poprawa ta jest znacznie większa niż w pozostałej części Małopolski. Wskazują na to nie tylko pomiary realizowane przez niskokosztowe czujniki (m.in. Airly), ale przede wszystkim pomiary z oficjalnych stacji monitoringu jakości powietrza.
2	**Osoba prywatna**	W projekcie POP wprowadzono skandaliczny zapis utrwalający bezczynność/bierność małopolskich gmin: „Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.” W ramach kompromisu wnioskuje o zmianę tego zapisu na: Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba **zainstalowanych** urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy **10%** wszystkich **zainstalowanych** urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy **7 %** wszystkich **zainstalowanych** urządzeń grzewczych na terenie gminy.” Definicje: „Zainstalowany” = zinwentaryzowany = istniejący	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostało przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. Zarząd Województwa Małopolskiego ma świadomość wpływu spalania paliw stałych na potrzebę ogrzewania budynków wraz ze wszystkimi aspektami wskazanymi w uwadze, dlatego też Program ochrony powietrza wprowadza ograniczenia w finansowaniu urządzeń grzewczych zasilanych paliwami stałymi. W Programie wskazuje się wymagania, które muszą być brane pod uwagę przez wszystkie instytucje publiczne, tj. „*Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O_2)*.” (str. 41 Załącznik nr 1 do Uchwały). Niemożliwe jest jednak całkowite wyeliminowanie dofinansowań dla urządzeń na paliwa stałe – w szczególności te, spełniające wyższe wymagania emisyjne. Działanie to mogłoby znacząco ograniczyć alternatywy dla wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały antysmogowej i w ostateczności opóźnić jej wdrożenie, dlatego też podtrzymuje się ograniczenia w zaproponowanej formie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		„Eksploatowany" – określenie nieprecyzyjne. Jest wiele urządzeń odpalanych okresowo, rekreacyjnie, ale jednak regularnie zanieczyszczających środowisko. Te urządzenia zostałyby ukryte w statystyce. Obowiązkiem Województwa Małopolskiego jest to, aby POP był ambitny. Zapis w obecnej formie jest nie do zaakceptowania. Jest skierowany przeciwko zdrowiu ludzi i ma za zadanie chronić gminy przed ewentualnymi karami finansowymi, które i tak są śmiesznie małe w stosunku do ogromnych zaniedbań tychże gmin. Wójt, Burmistrz, Prezydent Miasta są Organami ochrony środowiska wobec mieszkańców. Zdejmując presję i odpowiedzialność z Organów, pośrednio a nawet bezpośrednio (gmina – Organ kontrolny dla mieszkańców) zdejmujemy odpowiedzialność z mieszkańców. Zgodnie z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej obowiązkiem władz samorządowych jest podjęcie działań, które ograniczą poziom zanieczyszczenia powietrza oraz ich negatywny wpływ na zdrowie ludzi i na środowisko. Władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom. Ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych. Zapis w formie zawartej w projekcie POP jest nie do zaakceptowania. W związku z obowiązującą uchwała antysmogową dla Województwa Małopolskiego ten zapis, który zdejmuje z gmin odpowiedzialność, jest również niezgodny z konstytucją. Negatywnie oceniam również luzowanie innych zapisów POP, np. zapisów o finansowaniu ze środków publicznych kotłów węglowych aż do 1.01.2022 (wydłużenie terminu w stosunku do wcześniejszego projektu). Zwracam również uwagę, że emisja dopuszczona ekoprojektem dla kotłów na paliwa stałe jest bardzo wysoka. Jest to nadal ogrzewanie wysokoemisyjne rzędu 40 mg/m3. W praktyce emisja będzie jeszcze wyższa ze względu na rodzaj używanego paliwa oraz sposób obsługi urządzeń. Zgodnie ze sprawozdaniami z ekointerwencji uciążliwa, cuchnąca i toksyczna emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłów klasy 5 nadal obejmuje obszar w promieniu nawet 100- 200 metrów od komina. Zatem nadal przy tzw. „5 klasie" można się czuć jak w XIX wieku lub kraju III świata. Zapewne ma to związek z marną jakością paliw stałych (np. zawartość siarki w węglu prowadząca do powstawania odorów), opalaniem drewnem drzew iglastych lub zanieczyszczonym (odpadowym). Niestety procedowany POP definiuje Małopolskę dwóch prędkości w zakresie rozwiązań poprawiających jakość powietrza. Rozwiązania w Krakowie na rok	Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej raz w roku kampanii edukacyjno-informacyjnej o skali regionalnej o tematyce związanej z ochroną powietrza i klimatu. Ponadto nałożono na gminy obowiązek informowania o wymaganiach uchwały antysmogowej oraz dostępnych formach pomocy finansowej przynajmniej raz w roku z dotarciem do wszystkich punktów adresowych, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe, by zwiększyć świadomość mieszkańców w temacie ciążących na nich obowiązków. W Programie wprowadza się działania, które mają na celu wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wymianę wysokoemisyjnych urządzeń na instalacje, które zagwarantują osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych stężeń zanieczyszczeń. Program wskazuje ograniczenia w finansowaniu urządzeń, których eksploatacja powoduje emisję zanieczyszczeń, jednocześnie preferując wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, by strategia poprawy jakości powietrza uwzględniała również ochronę klimatu. Zmiany terminów niektórych działań wynikają z obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej, wynikającej z epidemii choroby COVID-19, która w sposób negatywnie wpłynie na możliwości gmin w zakresie realizacji działań naprawczych, szczególnie w roku 2020.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2026 oceniam jako bardzo ambitne. Rozwiązania w pozostałej części Małopolski w przypadku gdy kotły na paliwa stałe będą stanowić większość (zawsze to będą urządzenia wysokoemisyjne, bo są to „najbrudniejsze", trudne do całkowitego spalenia do związków prostych, paliwa) ….. i niestety nawet w przypadku realizacji założeń uchwały antysmogowej jakość powietrza nie będzie zadowalająca. Mimo wszystko wobec obecnej totalnej patologii grzewczej rozwiązania w POP oceniam pozytywnie, aczkolwiek (poza Krakowem) nie są zbyt ambitne i przy bazowaniu ludzi na tzw. paliwach stałych mogą nie przynieść oczekiwanych efektów. Proszę o uwzględnienie moich uwag.	
3	**Osoba prywatna**	Witam! Przedstawiony projekt jest kompletnie niezgodny z założeniami programów europejskich - w szczególności w odniesieniu do używanego określenia "paliw stałych". Wszystkie wytyczne dotyczące programów europejskich odnoszą się wyłącznie do definicji "paliw kopalnych" - co jest bezpośrednio związane z emisją nienaturalnych składników do atmosfery. Zasadniczym błędem jaki jest w opracowaniach jest CAŁKOWITY brak identyfikacji źródeł zanieczyszczeń!!! Jak potwierdza WIOŚ i GIOŚ dokonywane są jedynie pomiary stężeń poszczególnych zanieczyszczeń, BEZ ANALIZY ICH POCHODZENIA - co bardzo jaskrawo ujawniło się w czasie pandemii. Jaskrawym przykładem jest tutaj szczególnie poziom cząstek stałych PM10 i PM2,5. Badanie cząstek pod kątem ich pochodzenia nie jest czymś skomplikowanym i jest możliwe przy pomocy najprostszych spektrometrów, jednak żadna z jednostek dokonujących pomiaru stężeń nie dokonuje ich analizy!!! W takim razie wszystkie założenia przedstawionej uchwały w odniesieniu do obniżenia cząstek stałych są kompletnie niezasadne. W kwestii obniżenia emisji tlenków azotu problem jest identyczny - jeżeli nie większy, ponieważ emisja tych związków jest przypisywana wyłącznie do transportu! Nigdzie nie wspomina się o emisji tych związków ze spalania gazu ziemnego, które wg. szacunkowych badań w aglomeracji wrocławskiej wynosi ok. 47% - przy czym nie były brane pod uwagę wszystkie zmienne mające3 wpływ na znaczące zwiększenie poziomu tej emisji, jak to, że palniki gazowe po okresie gwarancji nie są systematycznie serwisowane i czyszczone - co przyczynia się do zwielokrotnionego wzrostu emisji głównie tlenków azotu, a także jakości dostaczanego gazu. W uzasadnieniu przedstawionego projektu nie wspomina się	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z powszechnie stosowanym podziałem paliw ze względu na ich stan skupienia, występują trzy grupy paliw: paliwa stałe, paliwa ciekłe i paliwa gazowe. Biomasa jest paliwem stałym, niekopalnym. W Programie zwraca się szczególną uwagę na źródła, których wykorzystanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń do powietrza, gdyż spalanie paliw w sektorze komunalno-bytowym stanowi główną przyczynę przekroczeń dopuszczalnych i docelowych poziomów stężeń zanieczyszczeń.. Wśród paliw stałych wyodrębnić można m.in. kopalny węgiel oraz niekopalną biomasę. Opiniujący nie wskazuje ponadto, do jakich „unijnych programów" odnosi się w uwadze, brak jest możliwości oceny zgodności Programu z ich założeniami. W Programie, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dokonuje się diagnozy jakości powietrza. Na jej podstawie wskazano główne przyczyny problemu złej jakości powietrza. Badania eksperymentalne nie stanowią elementu Programu. Jako jedno z zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego wskazano jednak zlecenie badań pyłów pod kątem ich pochodzenia jako uzupełnienie dotychczasowych analiz. Badanie to wbrew przedstawionej opinii nie może zostać wykonane „przy pomocy najprostszych spektrometrów", dlatego też zlecone zostanie jednostce badawczej, by przeprowadzone zostało przez ekspertów w tejże dziedzinie. W odniesieniu do emisji tlenków azotu wynikającej ze spalania gazu ziemnego – źródło to zostało ujęte w ramach emisji powierzchniowej (obejmuje ona również wykorzystanie paliw w indywidualnych systemach grzewczych). W diagnozie podkreśla się jednak główne źródła emisji oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		o tego typu zagrożeniach - tym samym świadomie dopuszczając do zwiększonej emisji jednych z najbardziej szkodliwych związków!!!!!!! Ustawa powinna ponadto przede wszystkim skoncentrować się na JAK NAJSZYBSZYM OBNIŻENIU EMISJI szkodliwych substancji, a to jest możliwe do osiągnięcia przy właściwie przeprowadzonej kampanii uświadamiającej i praktycznej - nawet w okresie jednego sezonu grzewczego. Kwestią zasadniczą jest przeprowadzenie kampanii dotyczącej nauki spalania odgórnego, co jest w stanie przełożyć się na oczyszczenie powietrza w okresie już od miesiąca od rozpoczęcia jego stosowania. Kwestią jest tutaj jedynie odpowiednie przeszkolenie użytkowników starszych palenisk w kwestii właściwego palenia i pokazaniu tym samym o ile zwiększa się ekonomia użytkowania tych palenisk - co jest bodaj najskuteczniejszą metodą przekonania ich do stosowania tego typu spalania. Nadal w uchwałach dziwnie pomijana jest kwestia spalania drewna jako najtańszego źródła OZE, dodatkowo jedynego źródła z zerowym bilansem CO2!!! Wszelkie dane dotyczące emisji cząstek stałych ze spalania drewna odbiegają znacząco od poziomów określanych w ustawach europejskich, nie wspominając o braku dofinansowań do zastosowania tego typu źródeł. Poziomy emisji rzędu 50 mg/m³ (przy 10% O2) są całkowicie neutralne dla środowiska, szczególnie zaś że pochodzą z naturalnego dla człowieka źródła opału. Nie należy zapominać, że organizmy ludzkie są na drodze ewolucji genetycznie przystosowane do przebywania w środowisku dymu z drewna i tym samym nie może on być szkodliwy dla ludzkich organizmów! Ewolucja człowieka na ziemi to ponad 73 tysięcy lat w oparciu tylko i wyłącznie o spalanie drewna i przebywanie w bezpośrednim środowisku dymu z drewna (jaskinie, ziemianki, szałasy, chaty). Tak więc wszelkie tezy i pseudo analizy środowisk lekarskich są wyłącznie związane z wąskim charakterem spojrzenia na całokształt wykorzystania drewna do ogrzewania i emisji cząstek stałych do otoczenia, oraz ich wpływu na organizmy ludzkie. Tym bardziej zastanawiającym jest umieszczenie w projektach uchwały kwestii związanych z rozwojem "sieci ciepłowniczych i GAZOWYCH"!!! Co naraża mieszkańców na całkowite ponoszenie kosztów związanych z tego typu "rozwojem", gdzie Unia Europejska jasno określiła stanowisko dotyczące finansowania tego typu inwestycji! Od stycznia 2020 stanowisko Unii Europejskiej zostało jasno określone - wycofała się ona z FINANSOWANIA WSZELKICH INWESTYCJI ZWIĄZANYCH WYKORZYSTANIEM PALIW KOPALNYCH!!! - w tym GAZU ZIEMNEGO! Tym samym finansowanie wszelkich inwestycji ujętych w przedstawionych uchwałach zostanie w 100% przeniesione na budżety gminne, co jest dodatkowym obciążeniem budżetowym - nie uzasadnionym finansowo, biorąc pod uwagę dążenie do całkowitej eliminacji w przyszłości tego typu paliw!!!	źródła przekroczeń norm jakości powietrza. W skali województwa wszystkie źródła emisji ujęte w ramach kategorii „emisja powierzchniowa" odpowiadają za 14,1% emisji tlenków azotu. Odnosząc się do wniosku o podjęcie działań edukacyjnych w zakresie nauki tzw. „odgórnego spalania", Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu tzw. ekoprojektu. Wobec tego głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają się przyczynić do wymiany kotłów. Wykorzystanie drewna nie jest pomijane w Programie. Ponadto nie wprowadza się zakazu finansowania instalacji grzewczych na biomasę – od 2023 roku ogranicza się finansowanie poprzez uzależnienie go od osiąganego wskaźnika emisji pyłów, co jest naturalne, gdyż jednym z zanieczyszczeń, których normy nie są dotrzymywane w województwie są właśnie pyły. Emisja pyłów – bez względu na źródło ich pochodzenia – nie jest neutralna dla człowieka. Wpływają one negatywnie na zdrowie ludzi, co wielokrotnie udowodnione zostało w badaniach naukowych. Z biegiem lat przykłada się większą wagę do poprawy jakości środowiska, w tym powietrza. Jednocześnie wydłużeniu uległ średni czas życia. Wskazuje to na zasadność działań podejmowanych w celu ochrony zdrowia i życia ludzi. Ponadto brak jest źródła i dowodów naukowych przedstawionych przez Opiniującego tez (które sprzeczne są z powszechnie uznanymi badaniami naukowymi), uznaje się je zatem za opinię. Analiza w zakresie rozwoju sieci ciepłowniczych i gazowych została przeprowadzona w odpowiedzi na uwagę Ministra Klimatu, który wskazał, iż powinna zostać ona przedstawiona w Programie jako element analizy możliwości wprowadzenia w uzdrowiskach na terenie województwa małopolskiego całkowitego zakazu spalania paliw stałych. Program nie jest sprzeczny ze strategią Unii Europejskiej. Nie wskazuje się

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Podsumowując: - należy przed podjęciem tego typu uchwał dokonać realnych pomiarów źródeł pochodzenia szkodliwych substancji, co do tej pory nie było przeprowadzone! - zasadnym wydaje się przejście na wykorzystanie jak największego udziału OZE, ze szczególnym uwzględnieniem drewna, które jako jedyne źródło ogrzewania z zerowym bilansem CO2, jest dodatkowo najtańszym opałem - co pozwala za walkę z tzw. ubóstwem energetycznym, a co za tym idzie wprowadzenie dopłat do zastosowania WSZYSTKICH urządzeń spełniających wymagania Ekoprojektu - na które są dofinansowania ze źródeł unijnych! - przeprowadzenie regionalnej kampanii dotyczącej przejścia na spalanie odgórne paliw stałych - zarówno drewna jak i węgla i jego pochodnych.	wykorzystania gazu jako rozwiązania problemu jakości powietrza. Zaznacza się, że problem ten powinien być rozwiązywany z jednoczesną dbałością o klimat. Dodatkowo jednym z założeń w ramach scenariusza 5 (str. 87 Załącznika nr 2 do Uchwały) jest *„zakaz stosowania gazu ziemnego i oleju opałowego w nowych budynkach od 2030 roku. Powstają tylko źródła rozumiane jako OZE. Odejście od stosowania paliw kopalnych (gaz, olej) w istniejących budynkach do 2050."*
4	**Osoba prywatna**	Wprowadzanie ograniczeń odnośnie norm Euro na poziomie Euro 6 dla samochodów osobowych z silnikiem diesla jest absurdalne. Zmienianie samochodów co 5 lat nie jest wcale ekologiczne. Norma Euro 5 już będzie za wysoka dla kieszeni przeciętnego mieszkańca Krakowa. Odnoszę wrażenie, że twórcy tych projektów próbują zrobić z Krakowa jakiś elitarny klub dla osób o odpowiednim statusie społecznym, a resztę najlepiej by wyrugowali.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

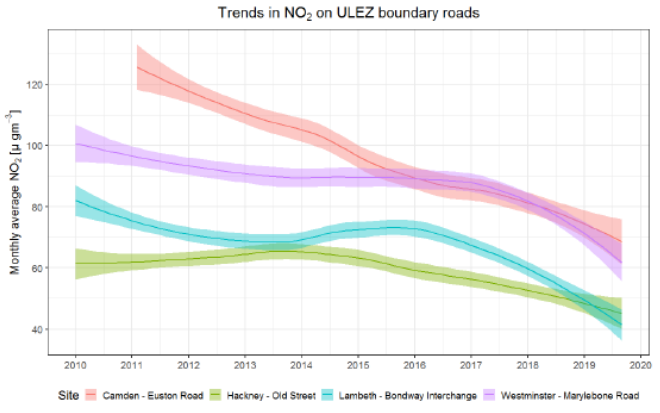
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[1], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
5	**Osoba prywatna**	Brak doprecyzowania zasad dot. wykorzystania pojazdów nie spełniających proponowane normy zanieczyszczenia przez mieszkańców w obrębie IV obwodnicy. Zakaz dojazdu do własnej nieruchomości jest dość drastycznym środkiem wyłączającym znaczną część mieszkańców Krakowa ze swobodnego przemieszczania. Jak ma wyglądać sytuacja z motocyklami?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

[1] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
6	**Nauka**	Szanowni Państwo, Jestem absolwentem Cranfield University zaangażowanym w pracę naukową nad tematem poprawy jakości powietrza w aglomeracjach wysoko-zurbanizowanych. Pracuję również w zespole badawczo rozwojowym jednej z największych firm działających przy branży pojazdów elektrycznych. Po zapoznaniu się z Państwa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		projektem nowego programu ochrony powietrza, zmuszony jestem wyrazić skrajnie negatywną opinię na jej temat. Otóż od grudnia 2018 roku jestem członkiem zespołu badawczego zajmującego się monitorowaniem jakości powietrza na terenie Londynu. Jak państwo zapewne wiedzą (bo projekt programu wydaje się wprost skopiowany z Brytyjskiego) od 8 kwietnia 2019 roku na terenie aglomeracji Greater London obowiązuje strefa Ultra Low Emission Zone (ULEZ). Jej wprowadzenie jednak nie tylko nie przyniosło spodziewanych rezultatów poprawienia jakości powietrza ale wręcz przeciwnie już w około 2 tygodnie po włączeniu strefy ULEZ odnotowano zwiększenie się zanieczyszczeń (głownie PM10 oraz PM2.5) , co spowodowane jest koncentracją pyłów wynikającą ze zwiększenia się natężenia ruchu w strefach zewnętrznych miasta (badania do wglądu). Pragnę przy tym zauważyć, że zarówno rodzaj zabudowy jak i jej charakter a także usytuowanie geograficzne jest o wiele lepsze niż usytuowanie miasta Krakowa. Oczywiście negatywne skutki wprowadzenia ULEZ wielokrotnie opiniowane przez instytuty badawcze nie wpłynęły na jego zniesienie co oczywiście podyktowane jest wpływami do kasy samorządów. Czy taką samą drogą chcą podążać Krakowscy urzędnicy? Nie zmienia to jednak faktu, że na terenie Całej aglomeracji Londynu od początku 2020 roku rozpoczęto pracę re urbanizacyjne tak by zapewnić miastu przewietrzanie. Oczywiście kwestie ciągów i przepływów powietrza sa poza moimi zawodowymi i naukowymi kompetencjami ale jako mieszkaniec Krakowa zauważam w dalszym ciągu brak jakiegokolwiek planu zagospodarowania by ułatwić kwestię przewietrzania miasta. To kuriozalna sytuacja w której radni miasta niczym grupa lekarzy przeprowadza resuscytacje z jednoczesną dekapitacją...	**pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[2], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r

[2] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.
7	**Osoba prywatna**	Cieszę się, że postępują prace związane z polepszeniem jakości powietrza w Małopolsce a szczególnie w Krakowie. Chciałbym jednak zgłosić potrzebę sprostowania/wyjaśnienia jednej dla mnie ważnej kwestii, dotyczącego punktu 2 - Ograniczenie emisji z sektora transportu. Wiele osób posiada pojazdy zabytkowe, które siłą rzeczy przed 1993 nie podlegały normom emisji EURO. W związku z powyższym, czy będzie doprecyzowane w dokumencie na jakich warunkach mogą poruszać się pojazdy zabytkowe w wymienionych w programie strefach miasta.	**UWZGLĘDNIONO** Jak wskazano w projekcie utworzenie strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO wymaga wprowadzenia takiej możliwości na poziomie krajowym (w ramach ustawy). W chwili obecnej brak jest odpowiednich do tego regulacji. Niemniej jednak nakładając obowiązek utworzenia w Krakowie strefy w rok po wejściu w życie odpowiednich przepisów wskazuje się także, że to miasto Kraków określi precyzyjnie zasady funkcjonowania strefy, w tym wyłączenia. W ramach tychże wyłączeń możliwe jest uwzględnienie pojazdów zabytkowych. Program celowo nie precyzuje zapisów w tym zakresie.
8	**Osoba prywatna**	Szanowni Państwo, kto dał wam prawo dzielić mieszkańców na lepszych i gorszych, kto dał wam prawo ich dyskryminować? Czy osoba, którą stać tylko i wyłącznie na stare, niespełniające norm auto ma się z miasta wyprowadzić, albo auta nIe używać? Stawiacie kwestię poprawy stanu powietrza na głowie! Nie ma zgody na dyskryminowanie nas! Większość ludzi poruszająca się takimi pojazdami o jakich	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mowa nie robi tego dla własnego widzimisię, a po prostu z konieczności. Na takie auta nas stac. To jest Polska, Kraków, nie Londyn! Zaręczam, że każdy z nas wolałby jeździć nowym samochodem prosto z salonu, jednak nie każdego stać. Dlatego jeździmy starymi samochodami. No chyba, że miasto będzie finansować wymianę floty wszystkich mieszkańców na równych zasadach i w 100%? Ano tak, pomysł tak samo utopijny ja ten wasz.	**przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwie małopolskim, wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji.
9	**Osoba prywatna**	Ogólnie moja ocena jest pozytywna. Natomiast mam taką uwagę. Różnego typu ograniczenia w transporcie indywidualnym powinny być realizowane przy większym wysiłku na rzecz dobrej oferty transportu zbiorowego i P&R. Proponowane ograniczenia uderzą mocno w ludzi dojeżdżających spoza Krakowa i innych dużych miast. Należy zaproponować ucywilizowanie transportu zbiorowego poza ścisłą aglomeracją (Kraków+sąsiednie gminy). Obecnie poziom usługi jest bardzo niski. Jak ktoś nie musi, nie korzysta. Nie chodzi o same pojazdy, ale również rozkłady jazdy, informacja, zakup biletów. To musi się zmienić. Druga rzecz to parking P&R. Przed pandemią zdarzyło mi się próbować korzystać z kilku. Wieliczka - o 8:00 całkowicie zajęty, Bieżanów - 0 miejsc wolnych. To również wymaga inwestycji. Program powinien zawierać moim zdaniem wskazanie kluczowych dla komunikacji parkingów i ich rozbudowę, tak by na co dzień było miejsce.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami.
10	**Osoba prywatna**	Można taką strefę wprowadzać w ścisłym centrum, a nie w całym mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.
11	**Przedsiębiorca**	Wnioskuję o zachowanie bezpieczeństwa energetycznego w nowym POP poprzez promowanie ogrzewaczy pomieszczeń opalanych odnawialną biomasą leśną, spełniających wymagania EKOPROJEKTU na równi z innymi urządzeniami zasilanymi OZE (jak np. pompy ciepła, fotowoltaika). Uzasadnienie: Ogrzewacze pomieszczeń na biomasę leśną są niezastąpione z uwagi na bezpieczeństwo energetyczne i nowe warunki techniczne WT 2021 Czasy, które nadeszły cechuje niepewność, to materiał do wielu przemyśleń. Kryzys klimatyczny związany z globalnym ociepleniem, anomalie pogodowe, ryzyko blackoutu, sytuacja polityczna i związana z nią zależność energetyczna, czy ostatnio pandemia. W każdym domu powinno być miejsce na alternatywne, dodatkowe źródło ogrzewania, niezależne od przerw w dostawie prądu, ciepła czy gazu. Główne źródła ogrzewania: kocioł gazowy, pompa ciepła czy kocioł na paliwo stałe z automatycznym podajnikiem wymaga zasilania prądem, a panele fotowoltaiczne najniższą sprawność mają w szczycie sezonu grzewczego grudzień – styczeń - luty). Ekologiczne ogrzewacze pomieszczeń na biomasę leśną są niezastąpione w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego mieszkańcom z uwagi na pracę bez zasilania prądem, najłatwiejszą dostępność do zasobów paliwa, czystość jego spalania i najniższą cenę ze wszystkich nośników energii. Na stronie Małopolska w Czystej Atmosferze wśród informacji o odnawialnych źródłach energii nie zostały uwzględnione kotły opalane drewnem/pelletem. Jest to niezgodne z polityką klimatyczną Unii Europejskiej ponieważ 1 stycznia 2021 r. wchodzą w życie nowe wymagania odnośnie warunków technicznych dla budownictwa jedno- i wielorodzinnego WT 2021.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program nie wprowadza zakazu eksploatacji urządzeń na biomasę, wprowadza jedynie ograniczenia w finansowaniu ze środków publicznych określonych urządzeń, co nie kłóci się w żaden sposób z wprowadzeniem nowych warunków technicznych WT 2021, ani z polityką Unii Europejskiej. Działania podejmowane w województwie małopolskim wielokrotnie są wskazywane przez instytucje europejskie jako dobre praktyki, które wykorzystać mogą regiony o podobnym charakterze problemu, by chronić zdrowie swoich mieszkańców. Podejmowane działania muszą być adekwatne do skali problemu, jaki mają na celu rozwiązać. Przekroczenia norm jakości powietrza w Małopolsce są jednymi z najwyższych w całej Europie. W Programie promowane są urządzenia zasilane biomasą spełniające wyższe normy emisyjne, Wykorzystanie biomasy w przeciwieństwie do pomp ciepła, fotowoltaiki czy kolektorów słonecznych wiąże się z emisją pyłów oraz benzo(a)pirenu. Program ochrony powietrza przygotowany został m.in. właśnie ze względu na przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. Niemożliwe jest zatem traktowanie źródeł na biomasę jako źródeł nieemitujących zanieczyszczeń, w szczególności w miejscu, w którym od lat stężenia pyłów i benzo(a)pirenu są jednymi z najwyższych w Europie. Biomasa stanowi odnawialne źródło energii, które zgodnie z uwagą Opiniującego pozwoli zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych, jednak jej wykorzystanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń. Dlatego też planowane jest całkowite wycofanie się z finansowania źródeł na nieodnawialny węgiel, a w przypadku biomasy – odnawialnego źródła energii – finansowanie źródeł, które zapewniają niższą emisję cząstek stałych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
12	**Osoba prywatna**	Proszę o jak najszybsze wprowadzenie uchwały, tak aby ludzie w końcu przestali truć sąsiadów... nie ważne czy to starym i nie sprawnym ekologicznie samochodem czy nieekologicznymi piecem (często paląc śmieciami)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
13	**Osoba prywatna**	Uważam, że nie stać mnie na pokrywanie absurdalnych wymogów zanieczyszczenia powietrza poprzez ograniczenia poruszania się pojazdami z niższą niż wymagana normą emisji spalin. Co mam zrobić, gdy nie stać mnie na nowe auto, a potrzebne mi jest ono do normalnej egzystencji. Czy jako obywatel, muszę być szkalowany i zmuszany do ponoszenia kosztów w związku z Państwa wyborami? To, że Prezydent Krakowa jeździ za pieniądze podatników nowym hybrydowym Lexusem, nie znaczy, że każdy może zmieniać auto co 4 lata (czym także bardzo przyczynia się do niszczenia środowiska - zwykły konsumpcjonizm). Rozumiem potrzebę zmian, ale wydaje mi się, że wystarczy dopilnować zmiany sposobu ogrzewania w gminach pobliskich Krakowowi i to już mocno poprawi stan powietrza. Proszę nieustannie nie gnębić mieszkańców nowomodnymi pomysłami z zachodu, gdyż nasze społeczeństwo nie jest tak zamożne. To samo tyczy się ograniczania jezdni kosztem ścieżek rowerowych - tworzycie korki, a korki to smog - dla kogo? dla pięciu rowerzystów od września do marca? To jest niepoważne. Wprowadźcie nowe tereny zielone, a nie zezwalanie na całkowitą zabudowę Krakowa przez deweloperów. Moja rodzina związana jest z Krakowem od wielu pokoleń i niestety muszę powiedzieć, że większością jesteśmy zawiedzeni.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[3], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje

[3] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.).
14	**Organizacja pozarządowa**	Wnioskuję o zachowanie bezpieczeństwa energetycznego w nowym POP poprzez promowanie ogrzewaczy pomieszczeń opalanych odnawialną biomasą leśną, spełniających wymagania EKOPROJEKTU na równi z innymi urządzeniami zasilanymi OZE (jak np. pompy ciepła, fotowoltaika). Uzasadnienie: Ogrzewacze pomieszczeń na biomasę leśną są niezastąpione z uwagi na bezpieczeństwo energetyczne i nowe warunki techniczne WT 2021 Czasy, które nadeszły cechuje niepewność, to materiał do wielu przemyśleń. Kryzys klimatyczny związany z globalnym ociepleniem, anomalie pogodowe, ryzyko blackoutu, sytuacja polityczna i związana z nią zależność energetyczna, czy ostatnio pandemia. W każdym domu powinno być miejsce na alternatywne, dodatkowe źródło ogrzewania, niezależne od przerw w dostawie prądu, ciepła czy gazu. Główne źródła ogrzewania: kocioł gazowy, pompa ciepła czy kocioł na paliwo stałe z automatycznym podajnikiem wymaga zasilania prądem, a panele fotowoltaiczne najniższą sprawność mają w szczycie sezonu grzewczego grudzień – styczeń - luty). Ekologiczne ogrzewacze pomieszczeń na biomasę leśną są niezastąpione w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego mieszkańcom z uwagi na pracę bez zasilania prądem, najłatwiejszą dostępność do zasobów paliwa, czystość jego spalania i najniższą cenę ze wszystkich nośników energii. Na stronie Małopolska w Czystej Atmosferze wśród informacji o odnawialnych źródłach energii nie zostały uwzględnione kotły opalane drewnem/pelletem. Jest to niezgodne z polityką klimatyczną Unii Europejskiej ponieważ 1 stycznia 2021 r. wchodzą w życie nowe wymagania odnośnie warunków technicznych dla budownictwa jedno- i wielorodzinnego WT 2021.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program nie wprowadza zakazu eksploatacji urządzeń na biomasę, wprowadza jedynie ograniczenia w finansowaniu ze środków publicznych określonych urządzeń, co nie kłóci się w żaden sposób z wprowadzeniem nowych warunków technicznych WT 2021, ani z polityką Unii Europejskiej. Działania podejmowane w województwie małopolskim wielokrotnie są wskazywane przez instytucje europejskie jako dobre praktyki, które wykorzystać mogą regiony o podobnym problemie, by chronić zdrowie swoich mieszkańców. Podejmowane działania muszą być adekwatne do skali problemu, jaki mają na celu rozwiązać. Przekroczenia norm jakości powietrza w Małopolsce są jednymi z najwyższych w całej Europie. W Programie promowane są urządzenia zasilane biomasą spełniające wyższe normy emisyjne, a także ogrzewacze pomieszczeń spełniające wymagania w zakresie sprawności i emisji zanieczyszczeń wynikającej ze spalania biomasy. Wykorzystanie biomasy w przeciwieństwie do pomp ciepła, fotowoltaiki czy kolektorów słonecznych wiąże się z emisją pyłów oraz benzo(a)pirenu. Program ochrony powietrza przygotowany został m.in. ze względu na przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. Niemożliwe jest zatem traktowanie źródeł na biomasę jako źródeł nieemitujących zanieczyszczeń, w szczególności w miejscu, w którym od lat stężenia pyłów i benzo(a)pirenu są jednymi z najwyższych w Europie. Biomasa stanowi odnawialne źródło energii, dlatego też planowane jest całkowite wycofanie się z finansowania źródeł na nieodnawialny węgiel, a w przypadku biomasy – odnawialnego źródła energii – finansowanie źródeł, które zapewniają niższą emisję pyłów.
15	**Osoba prywatna**	To grozi "lekkim niezadowoleniem" większości kierowców.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
16	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie strefy czystego transportu obejmującej zakazem wjazdu pojazdy niespełniające normy emisji spalin EURO 6 w przypadku silników wysokoprężnych jest niedopuszczalne z punktu widzenia mieszkańców. Naraża mieszkańców na przedwczesną konieczność pokrycia ogromnych kosztów związanych z wymianą taboru samochodowego. Powinien być możliwy wjazd wszystkich pojazdów spełniających co najmniej normę emisji EURO 4, czyli większość prywatnych samochodów w mieście. Ponadto, rozwiązania powinny polegać na upłynnieniu ruchu, poprzez inteligentne zarządzanie sygnalizacją świetlną oraz ograniczanie jej stosowania, tablice informacyjne mówiące o dostępnych miejscach postojowych. Powinno się także upłynniać ruch poprzez ograniczanie ilości skrzyżowań, przede wszystkim tych z sygnalizacją, np. na rzecz "zawrotek" takich jak były zrealizowane chociażby na Al. Pokoju. Nadanie priorytetu pieszym jest nieporozumieniem, z punktu widzenia ograniczania emisji od transportu samochodowego. Ciągłe hamowanie i ruszanie generuje zanieczyszczenia z okładzin ciernych układów hamulcowych, przyspiesza zużycie opon a także zwiększa zużycie paliwa, co wykazują liczne badania. Skrajną nieodpowiedzialnością włodarzy miasta, jest budowanie kolizyjnych i licznych skrzyżowań w ramach 3. obwodnicy. Idea jaka przyświeca obwodnicom polega na przeniesieniu jak największego ruchu z dróg o niższym stopniu, jak drogi osiedlowe i wewnętrzne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa**. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu.** Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. **Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta.** Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, **urządzeń sygnalizacji świetlnej,** urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi.
17	**Osoba prywatna**	Po zapoznaniu się Państwa planami, ciężko mi uwierzyć, że temat motoryzacji opracowały osoby kompetentne. Proszę wybaczyć, ale z tego opracowania wynika jedynie, że Państwa sposobem na walkę z zanieczyszczeniem powietrza, nie jest promowanie samochodów sprawnych tylko samochodów nowych. Jeżeli trzymać się kryterium normy Euro, którą Państwo przyjęli, to podczas przeglądu, samochód nawet z 2000 roku potrafi spełnić normy Euro 5 czy 6. Jestem, przykładem tego, że mając stary samochód (z 2001 roku), można mieć auto sprawne i generujące spaliny mieszczące się w normach, których niekiedy nie spełniają nowsze auta. Nie stać mnie na auto z 2016 czy 2017 roku (może zaproponujecie Państwo dopłaty na wymianę samochodów?), ale to nie znaczy, że zanieczyszczam powietrze. Śmiem twierdzić, że samochód z silnikiem diesla z 2017 roku, który dzień w dzień jeździ po mieście w korkach generuje większy "syf" z rury wydechowej, niż niektóre starsze samochodu. Kryterium, powinien być pomiar spalin na stacji diagnostycznej (i nieustanna kontrola tych stacji), niż wiek samochodu i teoretyczne normy. Dla jasności, jestem jak najbardziej za ograniczeniem ruchu w centrum miasta, jak również w całym Krakowie, może pokusicie się o wprowadzenie opłaty za wjazd do centrum i do samego miasta dla ludzi nie mieszkających w tym mieście. Taki system działa w Oslo, ludzie chętnie przesiadają się do metro, autobusów czy na rowery, z tym, że.... jak widać na przykładzie Państwa projektu, lepiej iść na "łatwizne" mając ludzie w d....	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
18	**Osoba prywatna**	Strefy czystego transportu to bujda na resorach. Podczas szczytu pandemii - kiedy wszyscy siedzieli pozamykani w domach a ruch na ulicach był minimalny jakość powietrza pozostawała równie zła jak wcześniej tak więc mit zanieczyszczania	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powietrza przez transport został obalony i wszyscy to widzieli, tylko urzędnicy mają klapki na oczach.	**przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[4]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało

[4] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
19	**Osoba prywatna**	Chciałabym przedstawić 3 uwagi dotyczące Programu: 1. W ramach zielonych zamówień publicznych od 2022 roku (w dokumencie nie objaśniono, co dokładnie znaczy w tym kontekście przymiotnik "zielony") w ramach zamówień na roboty budowlane, powinny być prowadzone kontrole wywiązywania się z wymienionych w podpunkcie b) obowiązków, zwłaszcza kontrole powinny być przeprowadzane w miarę możliwości bezzwłocznie, w przypadku zgłaszanych skarg mieszkańców. Obecnie bowiem, istniejące tego typu zalecenia są notorycznie lekceważone przez podmioty realizujące zamówienia na roboty budowlane, lub kwitowane stwierdzeniami, że przy określonych warunkach pogodowych "błoto/pył po prostu musi być, jest normalne" i moim zdaniem jeśli realizacja ww. obowiązków nie będzie kontrolowana, staną się one tylko pustym zapisem w dokumentach. 2) Wobec kontrowersji jakie wielokrotnie wzbudzało postępowanie kontrolne WIOŚ, a zwłaszcza jego opieszałość, wobec podejrzanych działań wielkich zakładów przemysłowych na terenie Krakowa, uważam, że do przeprowadzania kontroli ich wpływu na środowisko, oraz uznania ich wyników za wiążące, powinny być dopuszczone również inne, niezależne instytucje (przy spełnieniu określonych dla takich kontroli wymagań), przede wszystkim państwowe placówki naukowe (np. AGH, PK). 3) Planowane tworzenie stref czystego transportu w Krakowie powinno być rozłożone w czasie, powiązane z zachętami finansowymi dla poruszających się aktualnie samochodami, które nie spełniają docelowych norm emisji oraz związane ze zróżnicowaniem tempa wprowadzania wymagań pomiędzy mieszkańców miasta, a osobami mieszkającymi w innych gminach i przyjeżdżającymi do miasta w realizowaniu potrzeb życiowych (praca, nauka, zakupy) lub przejeżdżającymi tranzytem przez miasto. Bowiem punkt ten jest związany z dużymi nakładami finansowymi leżącymi przede wszystkim po stronie mieszkańców.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Przez tzw. „zielone zamówienia publiczne” rozumie się sposób prowadzenia procesu zamówień publicznych zgodny z definicją Komisji Europejskiej (ang. *green public procurement*). Zamówienia te stanowią proces, w ramach którego instytucje publiczne starają się uzyskać towary, usługi i roboty budowlane, których oddziaływanie na środowisko w trakcie ich cyklu życia jest mniejsze w porównaniu do towarów, usług i robót budowlanych o identycznym przeznaczeniu, jakie zostałyby zamówione w innym przypadku[5]. W kontekście robót budowlanych chodzi o zmniejszenie emisji substancji w trakcie trwania robót – zarówno wynikającej z pracy maszyn, jak i emisji pochodzącej z obszaru budowy. Kontroli zgodności warunków przeprowadzania budowy ze zgłoszeniem lub pozwoleniem na budowę dokonuje powiatowy lub wojewódzki inspektorat nadzoru budowlanego. Są to jednostki działające w oparciu o ustawę Prawo budowlane. Z uwagi na uregulowanie funkcjonowania wskazanych jednostek aktem prawa wyższego rzędu niż program ochrony powietrza nie nakłada na nie obowiązków, które już w ustawie zostają wskazane jako ich kompetencje. Zgodnie z art. 84b ust. 1 ustawy *Prawo budowlane* z dnia 7 lipca 1994 r. kontrolę działalności organów administracji architektoniczno-budowlanej wykonują Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego oraz wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego, który wykonuje tę kontrolę w stosunku do starosty. Wszelkie zastrzeżenia powinny być zatem kierowane do wskazanych organów. 2. Kwestię jednostek powołanych do realizacji działań kontrolnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska reguluje ustawa *o Inspekcji Ochrony Środowiska* z dnia 20 lipca 1991 r., a także ustawa *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r.

[5] Źródło: https://www.uzp.gov.pl/baza-wiedzy/zrownowazone-zamowienia-publiczne/zielone-zamowienia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Decyzja o ewentualnym włączeniu państwowych placówek naukowych w ww. działania pozostaje zatem w kompetencjach władz na szczeblu krajowym. Badania naukowe związane z wpływem zakładów przemysłowych na jakość powietrza przeprowadzane są zarówno niezależnie, jak i w wyniku inicjatywy Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Niemniej jednak WIOŚ podejmuje wskazane działania w ramach kompetencji nadanych mu ustawowo. 3. W Programie zaproponowano wdrożenie strefy w dwóch etapach. Wersja pilotażowa ma zostać wprowadzona w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych. Wdrożenie strefy musi zostać poprzedzone przygotowaniem przez Prezydenta i Radę Miasta Krakowa szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro. Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. Ponadto w Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń oraz okresów przejściowych: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta i Radę Miasta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Dodatkowo działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych.
20	**Osoba prywatna**	1) Dyskryminacja posiadaczy samochodów z silnikiem wysokoprężnym względem innych typów napędu. 2) Wprowadzenie pilotażowej strefy czystego transportu w tak krótkim okresie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przygotowawczym dla mieszkańców tych obszarów będzie wiązać się z parkowaniem "na dziko" wokół tych stref. 3) Utrudnienie dla młodych kierowców w osiągnięciu niezależności.	**rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). **Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).** Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[6] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem

[6] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
21	**Gmina Chełmiec**	W związku z podjętymi działaniami przez Zarząd Województwa Małopolskiego mającymi na celu wdrożenie działań naprawczych w Programie Ochrony Powietrza celem osiągnięcie szybszej poprawy jakości powietrza tut. Organ zgłasza następujące uwagi: 1. Utworzenie i **punktów obsługi** programu Czyste Powietrze **do 31 marca 2021 roku** w oparciu o porozumienie z WFOSiGW w Krakowie *Wnioskujemy aby utworzenie i utrzymanie punktów obsługi programu Czyste powietrze w gminach było wsparte ze środków zewnętrznych tj. Budżetu Państwa, NFOŚiGW, WFOŚiGW, RPO na lata 2021 – 2027 lub z innych zewnętrznych środków przy udziale wkładu własnego gmin.* 2. Zatrudnienie do **31 marca 2021** roku i utrzymywanie stanowiska **Ekodoradcy.** Jego zadaniem będzie doradztwo dla mieszkańców,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		prowadzenie edukacji ekologicznej oraz obsługa programu Czyste Powietrze. W gminach o liczbie mieszkańców **powyżej 20 tys. – co najmniej 2 Ekodoradców.** Przewidywane wsparcie ze środków RPO na lata 2021 – 2027 *Wnioskujemy aby zatrudnienie i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy było wsparte nie tylko ze środków RPO na lata 2021 – 202 ale też z Budżetu Państwa, NFOŚiGW, WFOŚiGW lub z innych zewnętrznych środków przy udziale wkładu własnego gmin.* 3. Prowadzenie w gminach poza Krakowem, **akcji informacyjnej** o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów **z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego punktu adresowego,** pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe. *Wnioskujemy aby akcja informacyjna z dotarciem do każdego punktu adresowego o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego punktu adresowego **nie była obligatoryjna, ale fakultatywna.** Każda specyfikacja regionu jest inna. Czasami lepiej niż wydruk kolejnych ulotek sprawdza się promocja w mediach społecznościowych i dystrybucja informacji przy pomocy księży, sołtysów i radnych.* 4. **Obowiązek zamieszczania do 30 września 2020** roku i utrzymanie na oficjalnej stronie internetowej gminy (jeśli to jest możliwe na stronie głównej) a) **informacji o aktualnej jakości powietrza,** b) wprowadzonym **stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem** powietrza (jeśli został wprowadzony) c) **działaniach wynikających z planu działań krótkoterminowych koniecznych do podjęcia przy danym stopniu zagrożenia** d) odnośnika do możliwości **zgłoszenia naruszenia przepisów ochrony środowiska (Ekointerwencji).** *Nie wnosimy żadnych uwag* 5. **Inwentaryzacja** a) co najmniej **90% budynków w gminie do końca 2021 roku,** w tym co najmniej **50% do końca 2020 roku.** *Ze względu na obecną sytuację w kraju dotyczącą licznych zachorowań i stanu epidemii wnioskuję o wydłużenie terminów inwentaryzacji co najmniej o rok czyli 90% budynków w gminie do końca 2022 roku, w tym co najmniej 50% do końca 2021 roku. Ponadto należy wziąć pod uwagę, iż zasoby kadrowe pracowników w*	tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. 2. W Programie wskazano środki Regionalnego Programu Operacyjnego jako źródło dofinansowania działań gmin, gdyż do kompetencji Zarządu Województwa należy zarządzanie Regionalnym Programem Operacyjnym. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Niemożliwe jest zatem zobowiązanie WFOŚiGW bądź NFOŚiGW do uruchomienia dofinansowania do zatrudnienia Ekodoradców. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Termin **zadania został przesunięty na 1 stycznia 2022 roku.** 3. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 4. Brak odniesienia.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		gminach 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różne. Należy wziąć również pod uwagę, iż inwentaryzacja wszystkich budynków na terenie gminy wiąże z dużym zakresem zadań jakie muszą wykonać ankieterzy oraz różne specyfikacje gmin. b) Współpraca gmin z **kominiarzami i nadzorem budowlanym** przy inwentaryzacji do krajowej bazy CEEB *Prowadzenie inwentaryzacji przez poszczególne samorządy będzie z pewnością o wiele skuteczniejsze, jeżeli będziemy bazować na wiedzy z dotychczas realizowanych projektów nie tylko gminnych, ale także tych ogólnokrajowych. Są to wówczas dane sprawdzone przed udzieleniem dofinansowania i zdecydowanie bardziej wiarygodne niż te podawane przez mieszkańca wywiadzie bezpośrednim. Niestety dotychczasowe doświadczenie współpracy z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie, Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska, Zakładami energetycznymi, nadzorem budowlanym, kominiarzami itp. wskazują na to, że ww. instytucje nie przekazują danych lub przekazują częściowe dane przy tym nie podając do jakiego punktu adresowego są przypisane. Jest to problematyczne, ponieważ nie możemy ich w takiej formie wprowadzić.* ***Konieczne jest więc uregulowanie kwestii związanych z ochroną danych osobowych poszczególnych beneficjentów tak, aby przekazanie adresu budynku na szczeblu województwa z instytucjami, które udzielają dofinansowania aby było możliwe ich wprowadzenie do bazy inwentaryzacji lub uzupełnienie danych przez te instytucje jeżeli przekazanie danych jest niemożliwe. Wypracowanie wspólnego stanowiska z instytucjami, które są w posiadaniu danych pozwoli na jednorodne podejście do wszystkich samorządów.*** ***<u>Jednocześnie wnosimy aby w Programie Ochrony Powietrza były jednoznaczne zapisy które zobligują inne podmioty do przekazywania informacji gminą w poniższych kwestiach min.:</u>*** ✓ *Tauron w kwestii podania ilości przyłączy instalacji fotowoltaicznych w tym wskazanie punktów adresowych* ✓ *Polska Spółka Gazownictwa w kwestii podania ilości przyłączy gazowych w tym punktów adresowych* ✓ *WFOŚ w zakresie przekazywania informacji odnośnie realizacji programu czyste powietrze (wymiana pieców, termomodernizacja inne) w tym wskazanie punktów adresowych* ✓ *Nadzór budowlany w kwestii przekazywania do gminy informacji oddanych budynków do użytkowania w tym wskazanie punktów adresowych powierzchni itd.*	5. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie nie stanowi nowego działania proponowanego po raz pierwszy w ramach konsultowanego projektu Programu, ale wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość niniejszego obowiązku. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. *programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. Monitorowanie wdrażania Programu ochrony powietrza, a zatem również realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie jest jednym z obowiązków Zarządu Województwa wynikającym z przepisów krajowych (art. 91 ust. 9f ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r.). Bieżące informowanie o podejmowanych przez gminy i powiaty działaniach jest niezbędne do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Przekazywane informacje do gmin nie zawierają punktów adresowych co uniemożliwia wprowadzenie informacji do bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. ***Jednocześnie zwracamy uwagę, iż brak jest jakichkolwiek regulacji odnośnie przekazywania przez mieszkańców informacji do gminy w zakresie przeprowadzonych na własny koszt wymiany pieca, dokonanej termomodernizacji lub zainstalowanie paneli fotowoltaicznych, solarnych lub pomp ciepła. Powyższe zadania realizowane przez mieszkańców też wpływają na poprawę powietrza a co za tym idzie na wskaźnika obniżenie płynów PM10 i PM2,5*** *6.* Przekazanie **co pół roku** informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie, *Wnioskujemy aby kwestie przekazywania co pół roku informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie zostały z projektu usunięte, gdyż gminy co roku wykonują sprawozdanie z realizacji POP o przekazują go do Urzędu Marszałkowskiego w zakresie wskazanym powyżej. Dlatego zbędna jest kwestia wykonywania i przekazania co pół roku informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie gdyż takie dane są zawarte w rocznych sprawozdaniach z POP. Ponadto wnioskujemy aby baza inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce zawierała możliwość wykonania i przesłania drogą elektroniczną do Urzędu Marszałkowskiego sprawozdania z realizacji POP.* 7. Prowadzenie **kontroli interwencyjnych i systemowych** w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją. *a)* Kontrole **interwencyjne** (reakcje na zgłoszenie naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu **1 dnia roboczego od zgłoszenia.** W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, **w ciągu 3 dni roboczych** należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli. Możliwe będzie prowadzenie kontroli przez straże gminne, pracowników urzędu lub przy współpracy z Policją. *Wnioskuję o wydłużenie okresu aktualizacji informacji o podjętych działaniach i rezultatów kontroli z 3 do **7 dni roboczych**. Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różnie. W mniejszych gminach pracownicy zajmują się większa ilością spraw niż w większych gminach. W tym zakresie zmienia się jedynie czas przekazywania rezultatów przeprowadzonych kontroli.*	skutecznego realizowania strategii ochrony powietrza. Ponadto informacje wskazane do przekazywania co pół roku nie są tożsame z zakresem rocznego sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, ich zakres jest mniejszy. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego pracuje nad platformą, która pozwoli zautomatyzować proces sprawozdawczości z realizacji Programu. 6. Nie wprowadza się bardziej szczegółowego podziału gmin o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys. mieszkańców. Jest to najmniejsza grupa gmin spośród wyznaczonych grup (39). Zaproponowane przedziały uwzględniają już różne uwarunkowania gminy powiązane z jej liczebnością. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 7. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. 8. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Gminy wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych mogą własne środki zagospodarowywać w sposób, który pozwala uzupełnić działania inwestycyjne. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest właśnie do najuboższych mieszkańców. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. *w sprawie gospodarki finansowej*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		b) Kontrole **systemowe** połączone z inwentaryzacją budynków, ✓ w okresie do końca 2020 roku powinny corocznie objąć: **200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców pomiędzy 20 tys. a 50 tys.,** *Wnioskuję aby podzielić zakres 20-50 tys. na mniejsze tak aby gminy mogły przeprowadzić proporcjonalnie mniej kontroli:* • *Dla gmin 20-30 tys. – corocznie 100 kontroli* • *Dla gmin 30-40 tys. – corocznie 150 kontroli* • *Dla gmin 40-50 tys. – corocznie 200 kontroli* *Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różne. Zastosowanie takiego podziału z pewnością ułatwi realizację założeń Programu.* ✓ w okresie **od 2023** roku powinny corocznie objąć: **400 budynków w gminach o liczbie mieszkańców pomiędzy 20 tys. a 50 tys.,** *Wnioskuję aby podzielić zakres 20-50 tys. na mniejsze tak aby gminy mogły przeprowadzić proporcjonalnie mniej kontroli:* • *Dla gmin 20-30 tys. – corocznie 250 kontroli* • *Dla gmin 30-40 tys. – corocznie 330 kontroli* • *Dla gmin 40-50 tys. – corocznie 400 kontroli* *Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różne. Zastosowanie takiego podziału z pewnością ułatwi realizację założeń Programu.* 8. Wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym: a) Przygotowanie do **30 czerwca 2021** roku analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie. Wskazanie grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem oraz zidentyfikowanie potrzeb w zakresie termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują. *Ze względu na obecną sytuację w kraju dotyczącą licznych zachorowań i stanu epidemii wnioskuję o wydłużenie terminu przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie 31 grudnia 2021 roku. Ponadto należy wziąć pod uwagę, iż zasoby kadrowe pracowników w gminach 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różne. Należy wziąć również pod uwagę, iż inwentaryzacja*	*Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej* (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Brak jest wobec tego możliwości nałożenia obowiązku utworzenia programu osłonowego przez te jednostki. 9. Brak odniesienia. 10. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu, dodano również szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią również wsparcie merytoryczne. 11. Nie wprowadza się bardziej szczegółowego podziału gmin o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys. mieszkańców. Jest to najmniejsza grupa gmin spośród wyznaczonych grup (39). Zaproponowane przedziały uwzględniają już różne uwarunkowania gminy powiązane z jej liczebnością. 12. Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez Zarząd Województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu Zarządowi Województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki konieczna jest jeszcze ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wszystkich budynków na terenie gminy wiąże z dużym zakresem zadań jakie muszą wykonać pracownicy oraz specyfikacje gmin. b) Utworzenie i uruchomienie w oparciu o ww. analizę formy wsparcia mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym. Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania oraz realizacja programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. *Wnosimy aby program osłonowy w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania dla mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym pochodziły ze środków zewnętrznych tj. Budżetu Państwa, NFOŚiGW, WFOŚiGW, RPO czy z innych źródeł w wysokości co najmniej 70% kosztów wymiany pieca lub termomodernizacji przy udziale wkładu własnego gminy. Zadanie te nie będzie możliwe do realizacji tylko wyłącznie ze środków budżetu gminy czy budżetu mieszkańców.* 9. Przeprowadzenie analizy potencjalnych **obszarów budowy farm fotowoltaicznych, farm wiatrowych i biogazowni w ramach studiów** przy przygotowaniu nowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, powstających po 30 czerwca 2020 roku. Informacje o zidentyfikowanych terenach należy przekazywać do Urzędu Marszałkowskiego. ✓ **zastosowania**, jeśli jest to technicznie możliwe, **odnawialnych źródeł energii** w budynkach użyteczności publicznej, dla których proces inwestycyjny budowy lub modernizacji energetycznej, jeszcze nie został rozpoczęty, ✓ zastosowanie przez jednostki samorządu **zielonych zamówień publicznych** poprzez uwzględnienie w kryteriach zamówień warunku zakupu energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii potwierdzonej świadectwem pochodzenia, 10. Rekomendowanie jest przeznaczone od 2021 roku w ramach budżetu gminy **co najmniej 1% dochodów** własnych gmin (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące: • zatrudnienie ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze • wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym w ramach programów osłonowych,	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie środowiska, • działania edukacyjno-informacyjne dot. ochrony powietrza, • inwentaryzację budynków w gminie. • **na finansowanie:** wymiany kotłów, instalacji OZE, termomodernizacji, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji rządowych programów, w tym obsługę programu Czyste Powietrze, Stop Smog oraz akcje edukacyjne w zakresie ochrony powietrza. *Wnosimy aby na w/w zadania były sortowane dofinansowania ze źródeł zewnętrznych: tj. Budżetu Państwa, NFOŚiGW, WFOŚiGW, RPO czy innych źródeł w wysokości powyżej 40% - 50% kosztów, gdy zadania te będą trudne do realizacji tylko wyłącznie ze środków budżetu gminy.* 11. Działania krótkoterminowe Plan działań krótkoterminowe Działania krótkoterminowe wdrażane są w sytuacjach ryzyka przekroczenia poziomu alarmowego, informowania lub dopuszczalnego zanieczyszczeń w powietrzu. Ustalone zostały 3 stopnie zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza: a) **1 stopień zagrożenia (kod żółty)** Wdrażany, gdy średnie stężenie pyłu PM10 z ostatnich 12 godzin przekroczy 80 $\mu g/m^3$. Działania obejmują: • Prowadzenie prewencyjnych kontroli spalania odpadów. b) **2 stopień zagrożenia (kod pomarańczowy)** Wdrażany w sytuacji ryzyka przekroczenia poziomu informowania (100 $\mu g/m^3$). Działania krótkoterminowe obejmują: ✓ prowadzenie prewencyjnych kontroli spalania odpadów, ✓ ograniczenie aktywności na zewnątrz dzieci i młodzieży w placówkach oświatowo-wychowawczych i opiekuńczo-wychowawczych ✓ ograniczenie stosowania dmuchaw do liści, ✓ publikują komunikat na stronie internetowej gminy.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze co najmniej 5 kontroli dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys., co najmniej **10 kontroli dziennie dla gmin** o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys. oraz co najmniej 20 kontroli dziennie w pozostałych gminach. *Wnioskuję aby podzielić zakres 20-50 tys. na mniejsze. Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze:* • co najmniej 6 **kontroli dziennie** dla gmin 20-30 tys., • co najmniej 8 **kontroli dziennie** dla gmin 30-40 tys., • co najmniej 10 **kontroli dziennie** dla gmin 40-50 tys., *Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różne. Zastosowanie takiego podziału z pewnością ułatwi realizacje założeń Programu.* c) **3 stopień zagrożenia (kod czerwony)** Wdrażany w sytuacji ryzyka przekroczenia poziomu alarmowego (150 µg/m^3). Działania krótkoterminowe obejmują: • prowadzenie prewencyjnych kontroli spalania odpadów, • ograniczenie aktywności na zewnątrz dzieci i młodzieży w placówkach oświatowo-wychowawczych i opiekuńczo-wychowawczych • ograniczenie stosowania dmuchaw do liści, • ograniczenie eksploatacji kominków, • ograniczenia eksploatacji urządzeń grzewczych na paliwa stałe, w przypadku możliwości stosowania alternatywnego ogrzewania, • ograniczenia wjazdy pojazdów ciężarowych do centrum Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza, • ograniczenia prac drogowych i budowlanych związanych z emisją pyłu,	

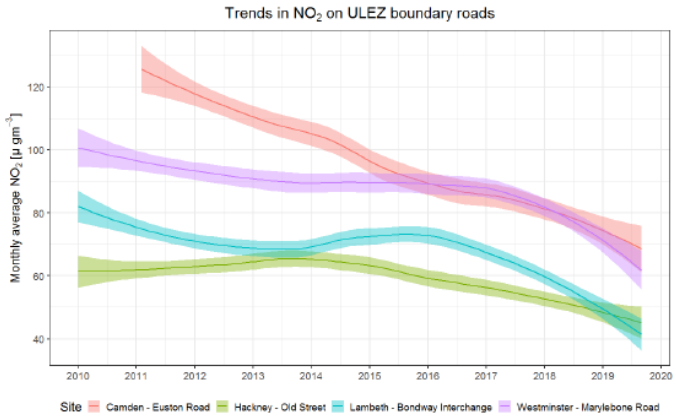
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• wprowadzenie bezpłatnej komunikacji publicznej w Krakowie, Tarnowie i Nowym Sączu, • ograniczenia dla zakładów przemysłowych odwołujące się do pozwoleń emisyjnych, • publikują komunikat na stronie internetowej gminy. Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań uchwały antysmogowej **w co najmniej 10 budynkach dziennie** dla gmin o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys. oraz co najmniej 20 budynkach dziennie w pozostałych gminach. *Wnioskuję aby podzielić zakres 20-50 tys. na mniejsze. I tak obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze:* • co najmniej 6 **kontroli dziennie** dla gmin 20-30 tys., • co najmniej 8 **kontroli dziennie** dla gmin 30-40 tys., • co najmniej 10 **kontroli dziennie** dla gmin 40-50 tys., *Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różne. Zastosowanie takiego podziału z pewnością ułatwi realizacje założeń Programu.* 12. Starostowie, prezydenci miast, burmistrzowie i wójtowie zobowiązani są do sporządzenia sprawozdań z realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie w danym roku za rok poprzedni i ich przekazania w terminie do 31 każdego roku Zarządowi Województwa Małopolskiego. *Wnioskujemy aby powyższe sprawozdanie z realizacji działań naprawczych było przekazywane do Urzędu Marszałkowskiego taj. Jak do tej pory tj. do dnia 31 marca każdego roku. Argumentując powyższe należy nadmienić, iż gminy do wykonywania sprawozdań z POP muszą pozyskać informacje (dane) z innych instytucji. Zaproponowany termin 31 stycznia spowoduje to, iż sprawozdanie może nie zawierać informacji lub danych które wpłynął po dacie styczniowej. Dlatego wnioskujemy aby pozostawić termin który jest do tej pory tj. 31 marca co umożliwi gminą pozyskanie informacji i przesłanie rzetelnego sprawozdania.* Ponadto podkreślamy, iż w POP brak jest wsparcia finansowego w postaci programów na rozbudowę sieci gazowych zapewniających podłączenie nowych użytkowników. Należy nadmienić, że gazyfikacja poszczególnych obszarów uwarunkowana jest wieloma czynnikami, głównie ekonomicznymi (wysokie	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		koszty rozbudowy) dlatego powinny być uruchomione zewnętrzne środki pozwalające firmom gazowniczym pozyskiwać dotacje na rozbudowę sieci gazowej oraz zachęty finansowe dla mieszkańców zarówno do przyłączenia się do sieci jak i późniejszego dofinansowania do zużycia gazu.	
22	**Osoba prywatna**	Chyba was P******O!!!	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
23	**Osoba prywatna**	-Krakow nie potrzebuje stref 30km/h, bo większość dróg jest już takimi strefami z powodu korków i wcale nie jest to ekologiczne -mam samochód z silnikiem diesla, zarejestrowany w Krakowie, płace za niego w opór podatków, składami PITa też w Krakowie. Odpierdolcie się od mojego auta, które legalnie kupiłem. Mieszkam na terenie miasta Krakowa i przez wasze popierdolone prawo nie będę mógł jechać do domu legalnie zakupionym samochodem? To jest tym bardziej debilny pomysł, że takie strefy ograniczonego ruchu nigdzie na świecie nic nie dały. W żadnym mieście nie stwierdzono obniżenia poziomu zanieczyszczeń po wprowadzeniu takiego prawa. Dlaczego? Bo kurwa auta odpowiadają za mniej niż 10% tych zanieczyszczeń. Ale tępe umysły urzędasów jak zwykle skupiają się nie na tym co trzeba	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[7] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[8], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa

[7] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

[8] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.
24	**Osoba prywatna**	Pragnę wyrazić swoją opinię w kontekście strefy czystego transportu, o której mowa w Programie. Wg. danych przedstawionych na Państwa stronie, tutaj: https://powietrze.malopolska.pl/baza/wplyw-poszczegolnych-zrodel-na-jakosc-powietrza-w-polsce/ , transport odpowiadał, w roku 2014, za 9% zanieczyszczeń. W podsumowaniu niniejszego projektu mowa jest o 20 - 35% (dla mnie, jako	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		analityka widełki 20 - 35% są absurdalnie nieprecyzyjne). Nie wiem skąd bierze się tak duża różnica, wziąwszy pod uwagę fakt, że nie znalazłem innych źródeł mówiących o tak olbrzymim, rzekomo, udziale transportu na czystość powietrza. I to w skali globalnej. Tutaj są dane unijne, wg. których transport drogowy odpowiada za 3,11% emisji PM10, nie 20 - 35% (sic!) https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-air-pollutants-8/transport-emissions-of-air-pollutants-6. Pomysł podobnej strefy, w polskich realiach, jest nieporozumieniem. Przypomnę, że normę Euro IV wprowadzono w roku 2006. Oznacza to de facto, że każdy samochód starszy niż 14-letni nie mógłby poruszać się po niemal całym mieście. Przypomnijmy, że średni wiek samochodu w Polsce wynosił 13,6 lat w roku 2018 i obecnie rośnie! Pomijam już fakt, że samochody zabytkowe również nie mogłyby wjechać w ogóle do Krakowa. Absurd tej sytuacji chyba nie wymaga komentarza. Owszem - niska emisja jest znaczącym problemem. Owszem - transport, w o wiele mniejszym stopniu, również, ale liczę na to, że projekt ten zostanie dostosowany do Polskich realiów, bo na tak restrykcyjną politykę względem emisji pochodzącej z transportu nas, obywateli, zwyczajnie nie stać. Z wyjątkiem może najbogatszych mieszkańców.	**przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[9] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
25	**Osoba prywatna**	Polecam wszelkie ograniczanie ruchu samochodowego i wzmacnianie komunikacji zbiorowej przemyśleć, przez pandemię. Jak najbardziej popieram upłynnianie ruchu i utrzymywanie jezdni w dobrym stanie, jednak równoczesne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

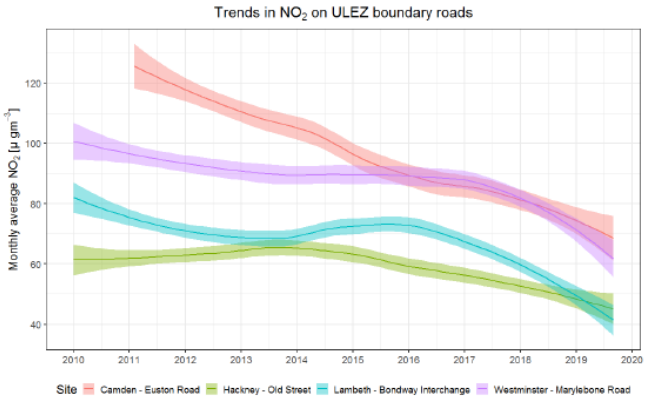
[9] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		remonty w strategicznych miejscach, oraz mnogość praktycznie nieużywanych podczas pandemii i wakacji buspasów trochę przeczy dążeniu do tego. Proponuję w godzinach nocnych zlikwidować większość sygnalizacji świetlnych, bo niepotrzebnie auta mimo znikomego ruchu ciągle hamują i ruszają z miejsca, co zwiększa zanieczyszczenie powietrza. Proszę również, aby zmniejszać, a nie rozszerzać strefy płatnego parkowania, bo jest problem z dotarciem do dentysty, czy po prostu z odwiedzeniem dziadków. Osobiście jestem przeciwnikiem stawiania wszędzie sygnalizacji świetlnej, jakoś tylko utrudnia to ruch. Często zarówno piesi jak i auta stoją na czerwonym bez potrzeby.	**Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa**. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu.** Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. **Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta.** Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, **urządzeń sygnalizacji świetlnej,** urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi.
26	**Osoba prywatna**	Jako posiadacz samochodu z silnikiem Diesla spełniającego normę emisji spalin EURO4 pragnę zauważyć: 1.Samochód jest sprawny i zadbany - uzyskuje co roku pozytywne badanie SKP 2.Posiada filtr DPF 3.Spełnia warunki homologacji Uważam, że postawione w projekcie wymagania dotyczące wymaganej normy spalin umożliwiającej wjazd do strefy "czystego transportu" są niestety w warunkach naszych realiów gospodarczych mówiąc lekko "oderwane od rzeczywistości". Niestety, ale sytuacja finansowa większości społeczeństwa nie pozwala na zakup samochodu spełniającego tak wyśrubowane normy emisji spalin. Dodatkowo dokonując zakupu pojazdu, który posiada homologację, jest sprawny, przechodzi coroczny obowiązkowy przegląd rejestracyjny nikt nie uświadomił mnie, że nie będę się mógł tym pojazdem poruszać po mieście w którym mieszkam i płacę podatki. Uważam, że takie podejście do tematu w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		projektowanej uchwale narusza moje prawa obywatelskie do swobody przemieszczania się. Nadmieniam, że samochodu używam m.in do dojazdu do pracy. Siedziba mojego zakładu zlokalizowana jest w obszarze objętym planowaną strefą tzw. czystego transportu. Niestety charakter mojej pracy (przewożony sprzęt) uniemożliwia poruszanie się komunikacją miejską. Dodatkowo obecna sytuacja pandemiczna wcale nie zachęca do poruszania się komunikacją miejską (a być może o to chodzi patrząc na informacje o przychodach i propozycje podwyżek cen biletów MPK). Pragnę także zauważyć, że niestety, ale większość pojazdów nie spełniających podstawowych wymagań dotyczących emisji stanowią pojazdy transportu zbiorowego (np.busy), oraz transportu towarowego i tym pojazdom warto przyjrzeć się w pierwszej kolejności - do tego nie trzeba przyrządów pomiarowych - wystarczy spojrzeć na stan i to co się wydobywa z rur wydechowych. W mojej ocenie dyskryminacja pojazdów sprawnych, posiadających stosowne filtry (DPF) jest zjawiskiem uderzającym w społeczeństwo miasta Krakowa, ponieważ dla ogromnej rzeszy mieszkańców zakup samochodu spełniającego normę EURO6 wykracza poza zakres możliwości finansowych. Dodatkowo takie postępowanie uderza w posiadaczy samochodów z silnikiem Diesla. Dodatkowo pragnę zauważyć, że podobne strefy czystego transportu były testowane w krajach Europy zachodniej i okazały się przysłowiową klapą, ponieważ nie stwierdzono radykalnej poprawy jakości powietrza. Podsumowując jestem za skuteczniejszą kontrolą emisji spalin poruszających się po mieście pojazdów wraz z kategorycznym podejściem mającym na celu eliminację tych pojazdów, które są niesprawne i powodują zanieczyszczenie powietrza nadmierną emisją, natomiast jestem zdecydowanie przeciwny tak kategorycznej eliminacji z możliwości poruszania się po mieście samochodów sprawnych spełniających całkiem sensowne normy spalin. Szanowni Państwo popatrzcie na średni wiek samochodu poruszającego się po drogach RP i wyciągnijcie z tego stosowne wnioski czy jest to dobry kierunek. Nie po to byliście wybierani aby swoimi decyzjami godnymi najbogatszych krajów (i to chyba nie do końca) uderzać w przeciętnego Obywatela !	bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[10], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.

[10] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.
27	**Osoba prywatna**	Cieszy mnie chęć podjęcia działań i zadbanie o powietrze którym oddychamy! Małopolska i Kraków są liderami jeżeli chodzi wdrażanie tego typu rozwiązań w PL pomimo że mogą być one nie zawsze wspierane przez wszystkich mieszkańców z racji niewygody i krótkoterminowych dodatkowych kosztów. Uwagi: Czy na załączonym rysunku, Diesel Euro 5 i 6 nie są zamienione? Na podstawie samego rysunku można wywnioskować że Diesel 5 obejmuje w strefie II a wyzsza norma 6 w strefie IV. Dmuchawy na liście (2gi stopien zagrozenia): Czy to dotyczy dmuchaw tylko używanych przez służby miejskie czy mieszkanców? Jeżeli to możliwe, dmuchawy powinny być wyjetę z uzytku kompletnie przez wszystkie służby miejskie. Kompletny zakaz prywatnego używania dmuchaw przez cały rok niezaleznie od stanu powietrza byłby bardzo pozytywny choć pewnie postrzegany jako zbyt restrykcyjny.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Na rysunku dotyczącym proponowanego działania wskazane zostały etapy wdrożenia strefy – w pierwszym etapie (strefie pilotażowej obejmującej obszar wewnątrz II obwodnicy) dla pojazdów z silnikiem Diesla obowiązywałby wymóg spełnienia normy EURO 5, natomiast w wersji docelowej, obejmującej obszar wewnątrz IV obwodnicy, samochody obowiązywałby wymóg spełnienia normy EURO 6. Zakaz stosowania dmuchaw do liści, wskazany w ramach Planu działań krótkoterminowych, jest obowiązkiem powszechnym, a więc obowiązuje również mieszkańców. Wprowadzenie niniejszego zakazu na stałe, niezależnie od stanu jakości powietrza, nie miałoby uzasadnienia, gdyż nie wpływałoby w znaczący sposób na poprawę jakości powietrza, a mogłoby nieproporcjonalnie do uzyskiwanych efektów środowiskowych utrudnić pracę służb porządkowych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Jeszcze raz dziękuje za chęć podjęcia prac nad tym projektem. Mam nadzieję ze zachęci to również inne miasta/województwa do działań i bedą się państwo nim "dzielić" i konsultować by zachęcic resztę Polski. Dziękuje!	
28	**Osoba prywatna**	WITAM MAM ZAPYTANIE CZY PROJEKT OBEJMUJE NOWE BUDYNKI MIESZKALNE BUDOWANE W 2020R?	**UWZGLĘDNIONO** Działania naprawcze Programu obejmujące sektor komunalno-bytowy nie wprowadzają dodatkowych ograniczeń dla eksploatacji paliw bądź urządzeń – obowiązują nadal wymagania uchwały antysmogowej dla Małopolski i Krakowa. Program wprowadza ograniczenie w finansowaniu ze środków publicznych kotłów na paliwa stałe (brak finansowania dla kotłów na węgiel od 2022 roku oraz kotłów na biomasę o emisji powyżej 20 mg/m^3), co oznacza, iż kotły te nadal mogą być instalowane (pod warunkiem spełnienia wymagań rozporządzenia ws. ekoprojektu) za środki własne mieszkańców. Począwszy od wskazanych terminów nie jest możliwe otrzymanie dofinansowania do ich zakupu ze środków publicznych.
29	**Osoba prywatna**	O ile w pełni mogę zgodzić się z zaproponowanymi zmianami dotyczącymi programów wymiany starych piecy węglowych, tak propozycje dotyczące ograniczeń wjazdu dla samochodów niespełniających norm EURO do centrum są moim osobistym zdaniem skandaliczne. Przede wszystkim ograniczenia takie uderzają w biedniejszą część Krakowian i są niczym innym jak dyskryminacją komunikacyjną tej grupy. Średni wiek samochodu w Polsce to kilkanaście lat, nie jesteśmy Szwajcarią ani Luksemburgiem, gdzie nawet niewykwalifikowany pracownik ma możliwość kupna relatywnie nowego pojazdu. Tak restrykcyjne normy dla Diesli nie obowiązują nawet w Niemczech, gdzie mediana płac jest kilkukrotnie wyższa niż w Polsce. Wprowadzenie takich przepisów nie będzie problemem dla zamożnej części Krakowian, natomiast tej biedniejszej poważnie utrudni życie. Moim osobistym zdaniem akceptowalnym kompromisem byłoby wymuszenie norm na pojazdach ciężarowych i autobusowych wjeżdżających do Krakowa, a pozostawienie samochodów prywatnych w spokoju. Obniżanie ruchu samochodowego i promowanie transportu publicznego powinno odbywać się poprzez podnoszenie jakości usług komunikacji miejskiej przy jednocześnie konkurencyjnej ofercie cenowej, a nie przy pomocy tak absurdalnych zakazów i ograniczeń, które poważnie utrudniają życie prostym ludziom i mają marginalny lub niewielki wpływ na poprawę jakości powietrza w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[11], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
30	**Urząd Gminy Szaflary**	Nawiązując do przekazanych propozycji zapisów Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, a także przesłanych już propozycji pismami z dnia 23 stycznia 2020 r. i 9 kwietnia 2020 r. znak: OS.604.8.2020, jako Wójt Gminy Szaflary oraz członek Rady do spraw ekoMałopolski wyrażam chęć przekazania uwag dotyczących gmin, które przedstawiam poniżej: 1. ponownie zaznaczam, że wprowadzenie ograniczeń dla kotłów na biomasę poprzez podwyższenie standardów emisji pyłu do 20 mg/m^3 (w obecnym kształcie POP w kwestii dofinansowania) stanowi w praktyce bardzo duże ograniczenie dla spalania tego typu paliw stałych. Warto również zauważyć, że tak zaostrzona norma emisyjna możliwa jest do osiągnięcia w warunkach laboratoryjnych, a wyprodukowanie kotłów spełniających takie założenia będzie powodowało zwiększony stopień skomplikowania urządzeń, wpływając na ich wyższą cenę. Nawiązując do poprzedniej korespondencji zaznaczam, że tego typu ograniczenie może negatywnie wpłynąć na branżę kotlarską w związku z	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Data wprowadzenia ograniczeń dla finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m^3 została już zmieniona na 1 stycznia 2023 r. również na wniosek jednostek badawczych oraz przedsiębiorstw, które wskazywały na konieczność zapewnienia czasu na dostosowanie produkcji. Wymagania dla urządzeń na biomasę zostały przedefiniowane w kontekście dostępności urządzeń na rynku i prowadzonych badań nad nowymi urządzeniami. Termin ten uwzględnia zmienioną sytuację gospodarczą oraz konieczny postęp w produkcji nowych urządzeń na biomasę spełniających wskazane wymagania emisyjne. Warto podkreślić, iż już dotychczas w Programie Priorytetowym Czyste Powietrze zwraca się uwagę na wartość wskaźnika emisji sezonowej pyłu w przypadku dofinansowywania kotłów na biomasę, przyznając wyższe dofinansowanie (w odniesieniu zarówno do maksymalnej

[11] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		konieczności ponownego wydatkowania funduszy na spełnienie nowych, zaostrzonych norm. 2. należy zaznaczyć, że w regionie południowej małopolski prężnie funkcjonuje przemysł drzewny, a gospodarka leśna prowadzona jest w sposób zrównoważony. To gwarantuje dostęp do biomasy stosowanej w celach grzewczych, zatem każda próba ograniczenia stosowania m.in. drewna w celach opałowych poprzez zaostrzone normy emisyjne wpłynie negatywnie również na finanse mieszkańców, 3. mając na uwadze punkt 1, POP nadal nie przewiduje dofinansowania do zakupu i montażu wymienników ciepła z systemów ciepłowniczych, w tym zasilanych ze źródeł geotermalnych. Warto zauważyć, że gminy z regionu Podhala realizują szereg dużych inwestycji w tym zakresie jak np. wykorzystanie ciepła geotermalnego w sieci ciepłowniczej przy współpracy gminy Szaflary i Gminy Miasto Nowy Targ. Umożliwi to w sposób realny wesprzeć mieszkańców, chcących ogrzewać nieruchomości w sposób całkowicie bezemisyjny. Jest to szczególnie istotnie w kontekście pisma Wicemarszałka Województwa Małopolskiego Pana Tomasza Urynowicza znak: Sr-V.7013.3.23.2020 z dnia 20 kwietnia 2020 r. w sprawie opracowania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej programu priorytetowego pn. „Udostępnianie wód geotermalnych w Polsce", umożliwiającego uzyskanie dofinansowania na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż geotermalnych. 4. wspólnie z innymi gminami stoimy na stanowisku, że najlepszą formą inicjatyw dążących do poprawy stanu aerosanitarnego jest zachęcanie w postaci odpowiednich programów. Powinno się również rozważyć dofinansowania do systemów inteligentnego zarządzania ogrzewaniem w budynkach, które pozwalają na efektywniejsze wykorzystanie energii i ograniczenie niskiej emisji. 5. dodatkowo powinno się rozważyć dofinansowania do paneli fotowoltaicznych sprzężonych z kotłami zasilanymi prądem elektrycznym. To rozwiązanie wpisuje się w trend popularyzacji OZE w budynkach, a jednocześnie pozwoli ograniczać wykorzystanie spalania paliw kopalnych w celu uzyskania ciepła/ 6. ponownie zaznaczam, że rozwój ciepłownictwa i elektroenergetyki można powiązać z kwestią wykorzystywania odpadów w instalacjach do ich termicznego przetwarzania. Należy podjąć kroki celem dopasowania norm wykorzystywania odpadów do powszechnie stosowanych w innych krajach europejskich pozwalając tym samym na rozwój przedmiotowych instalacji, 7. w dalszym ciągu stoję na stanowisku, że istotna jest gazyfikacja miejscowości, które nie są wyposażone w instalację do przesyłu tego paliwa. Sieć ciepłownicza i gazownicza powinny wzajemnie się uzupełniać, a przypadku gminy Szaflary do miejscowości, gdzie należy skierować działania	kwoty oraz % dofinansowania) dla kotłów spełniających wyższe wymagania emisyjne. 2. Program nie wprowadza ograniczeń w stosowaniu drewna w celach opałowych. Stosowanie go jest zależne od spełnienia wymagań wskazanych względem paliw w tzw. uchwale antysmogowej dla Małopolski (Uchwała Nr XXXII/452/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 r. *w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa małopolskiego ograniczeń i zakazów w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw*). Program, zgodnie z wymaganiami ustawowymi oraz przepisami unijnymi, ma na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych zanieczyszczeń. W tym celu musi wprowadzać działania, które przyczynią się do wykorzystywania urządzeń mniej emisyjnych. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami sektor komunalno-bytowy odpowiada za około: 77% emisji PM10, 88% emisji PM2,5, 97% emisji B(a)P oraz 14% emisji NOx. Prowadzone działania muszą zatem być ukierunkowane na ograniczenie emisji ze źródeł w sektorze komunalno-bytowym. Na poziomie rządowym utworzony został również Program Czyste Powietrze, który pozwala na uzyskanie dofinansowania do wymiany urządzenia grzewczego. 3. Program ochrony powietrza nie tworzy programów dofinansowania, a wskazuje kierunki wykorzystania środków publicznych. Ponadto, wnioskowane zadanie zostało wskazane do realizacji przez instytucje publiczne (Załącznik nr 1 do uchwały, str. 41): „Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, ***instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych*** oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O_2)." 4. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Skupiają się one na rozwiązaniu największego problemu, tj. wymianie źródła emisji na źródła o większej efektywności oraz emisyjności, a także termomodernizacji, co przyczyni się także do zwiększenia efektywności wykorzystania energii. Dostępne środki muszą bowiem być wydatkowane

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		gazyfikacyjne są Skrzypne i Maruszyna. W obecnym czasie obie miejscowości nie są uwzględnione w planach inwestycyjnych, podobnie jak wiele innych miejscowości w regionie. Sytuacją niedopuszczalną jst podłączanie np. jednego budynku celem likwidacji „białych plam" gmin, w których dotychczas brakowało sieci gazowniczej. Rozwój sieci winien być realny, umożliwiający powszechny dostęp do zasilania nieruchomości gazem ziemnym. 8. przypominam również o planowanych ograniczeniach przez Europejski Bank Inwestycyjny w zakresie kredytowania projektów gazowych do 2020 r. Perspektywa finansowa przedmiotowych działań ma sięgać 2030 r. a następnie EBI ma zakończyć finansowanie dla inwestycji związanych z wykorzystaniem gazu. 9. zapewnienie, że od 2020 r. co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki będące własnością gminy będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych jest zapisem kosztownym do realizacji, a w przypadku obszarów górskich niemożliwe ze względów technicznych (ograniczenia wynikające z nasłonecznienia itp.). Z kolei zakup energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii jest zapisem, którego realizacja niestety nie jest zależna od gmin. Określenie przedmiotowego warunku w zamówieniach publicznych może spowodować utrudnienia w zapewnieniu dostaw energii z przyczyn niezależnych od gmin. Warto zwrócić uwagę, że źródło pochodzenia energii zależy od jej dostawców, na których gminy nie mają wpływu, 10. zapisem, który został złagodzony w nowym projekcie POP a budzący w dalszym stopniu wątpliwości jest obowiązek przeprowadzenia do końca 2021 r. inwentaryzacji co najmniej 70%, a do 30 czerwca 2020 r. 90% budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej na terenie gminy. Wspólnie z innymi gminami stoimy na stanowisku, że dla gmin wiejskich jest to termin, który nie jest możliwy do zrealizowania ze względu na ograniczenia kadrowe i finansowe. 11. ponownie wnioskujemy, aby POP nie wspominał wyłącznie o wymianie kotłów na biomasę (pellet). Należy dopuszczać instalację i użytkowanie również kotłów zasilanych węglem (ekogroszkiem) i drewnem, 12. nie zgadzam się z zapisem dotyczącym docieraniem do każdego punktu adresowego w Gminie z informacją dotyczącą nowego POP. Ta forma jest bardzo kosztowna i czasochłonna, szczególnie na obszarach górskich o rozproszonej zabudowie. Koszt tego zadania będzie bardzo odczuwalny przez	adekwatnie do występujących problemów. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji, jednak dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. 5. Zgodnie ze zmienionym w dniu 15 maja 2020 roku regulaminem Programu Priorytetowego Czyste Powietrze możliwe jest otrzymanie dofinansowanie dofinansowania zarówno ze środków Czystego Powietrza (który oferuje dofinansowanie do mikroinstalacji fotowoltaicznych), jak i Programu Mój Prąd (*W przypadku gdy Wnioskodawca otrzymał dofinansowanie ramach Programu Mój Prąd może otrzymać dofinansowanie z Programu na inny zakres przedsięwzięcia, niż dofinansowany z Programu Mój Prąd.*[12] Możliwa jest zatem realizacji przedsięwzięcia w przedstawionej postaci. Ponadto wprowadzono możliwość łączenia dofinansowania z Programu Czyste Powietrze z dofinansowaniem z programów gminnych na to samo przedsięwzięcie. 6. Działania wskazane w uwadze nie mogą zostać podjęte Programem ochrony powietrza, a regulacjami na poziomie krajowym, stąd uwagi w tym zakresie powinny zostać skierowane do organów, które posiadają kompetencje w obszarze określania powszechnie obowiązujących norm. 7. Zgodnie z *ustawą Prawo energetyczne* z dnia 10 kwietnia 1997 roku (w szczególności art. 9c oraz art. 9g ww. ustawy) za utrzymanie i rozwój sieci gazowej odpowiedzialny jest operator systemu dystrybucyjnego oraz przesyłowego, którymi w Polsce są odpowiednio Polska Spółka Gazownictwa oraz GAZ-SYSTEM S.A. Do ich kompetencji należy również tworzenie planu rozwoju sieci. Uwagi w zakresie kierunku rozwoju sieci nie odnoszą się do treści projektu. 8. Nie ma sprzeczności między działaniami podejmowanymi przez Województwo Małopolskie a kierunkiem działań Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Działania Unii Europejskiej, a także Województwa zmierzają ku jak największemu wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii. Wstrzymanie finansowania projektów gazowych przez EBI jest częścią działań klimatycznych

[12] Program Priorytetowy, Zakres ogólny, 9.3.1. Ogólne warunki przyznania i wypłaty dofinansowania, pkt. 11., Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mniejsze gminy, a środki konieczne do jego realizacji lepiej przeznaczyć na zadania inwestycyjne, 13. POP zawiera zapisy nakazujące gminom przeprowadzenie kontroli nieruchomości w odgórnie ustalonej ilości. Należy zaznaczyć, że realizacja tego typu zadań przerasta możliwości organizacyjne i finansowe wielu gmin, wiąże się z koniecznością zatrudniania dodatkowych pracowników do zadań wyłącznie kontrolnych. Kwestią sporną jest również skuteczność tego typu działań co zostało zawarte we wcześniej przesłanych przez mnie uwagach. Kontrole powinny być przeprowadzane w razie wstąpienia takiej konieczności bez odgórnego ustalenia ich ilości, często nieadekwatnej do potrzeb. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że podjęcie kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia może być niemożliwe ze względu na możliwości organizacyjne gmin i obecność mieszkańca w kontrolowanym budynku. Ponadto konieczność poboru próbki odpadu paleniskowego w przypadku 10% kontroli wiąże się z bardzo dużymi kosztami, większą czasochłonnością podejmowanych interwencji. Pobór powinien być wykonywany wyłącznie wówczas, gdy kontrolujący ma uzasadnione podejrzenie spalania odpadów. Istotny jest również aspekt ekonomiczny, gdyż postępowania kontrolne wymagają oddelegowania pracownika i zapewnienia narzędzi do kontroli, sfinansowania badań próbek odpadów paleniskowych itp., co wiąże się z kosztami szacowanymi na ok. 100 tys. zł rocznie na 1 pracownika. W przypadku zatrudnienia Ekodoradcy POP przewiduje finansowanie pracownika, zatem podobnie powinno być w kwestii kontroli nieruchomości. 14. kwestią, która nie została doprecyzowana jest finansowanie etatu Ekodoradcy. W proponowanych zapisach POP nie zawarto informacji, w jakim stopniu gminy zostaną wsparte finansowo w realizacji tego zadania oraz czy każdy gmina tego typu wsparcie otrzyma. Dotacja na stworzenie stanowiska Ekodoradcy powinna być przyznana każdej gminie w wysokości zapewniającej wieloletnią stabilizację ww. stanowiska. 15. konieczność sporządzenia do 30 września 2021 r. analizy ubóstwa energetycznego poprzez wskazanie grup mieszkańców objętych tego typu zagrożeniem jest zapisem chybionym. Każdy z mieszkańców zna swoje potrzeby w tym zakresie, zatem należy skierować się ku działaniom twardym, takim jak pomoc w uzyskaniu dofinansować np. z programu Czyste Powietrze. Odgórne przeprowadzenie audytów i analiz również wymaga zaangażowania dodatkowej ilości pracowników i generuje koszty, 16. słusznie zawarto uwagę, że przeznaczenie 1% dochodów Gminy na ochronę powietrza powinno być rekomendacją zamiast obowiązkiem. To w	podejmowanych w UE. W ramach działań wszystkich instytucji publicznych (Załącznik nr 1, str. 41) wskazuje się na konieczność zapewnienia przez nie preferencji w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O_2). 9. W Programie uwzględniono problemy przytoczone w uwadze, z tego też względu wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie, również pod kątem finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 10. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kompetencji wydatkach budżetowych, zatem rekomendacja jest słuszną drogą. Nie należy go zatem teraz, jak i w przyszłości zamieniać na obowiązek, 17. zgodnie z zapisami wcześniej skierowanego pisma uwzględniono, że w RPO na lata 2021-2027 premiowane będą gminy, które osiągają najwyższe wskaźniki realizacji POP. Warto jednak zwrócić uwagę, że część z zadań zmierzających do poprawy jakości powietrza to działania długoterminowe jak np. budowa sieci ciepłowniczej w Gminie Szaflary opartej na pozyskiwaniu ciepła ze źródeł geotermalnych. Inwestycje tego typu znacząco ograniczą niską emisję, lecz uzyskanie efektów w Bazie Ogrzewania wymaga odpowiedniej ilości czasu. Zatem należy uwzględnić w RPO działania już realizowane, które w najbliższych latach zostaną ukończone. 18. ostatnią kwestią jest zapewnienie przez gminę, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej od 1 stycznia 2023 r. nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, a od 1 stycznia 2027 r. 10%. Podobnie jak we wcześniejszych uwagach zaznaczam, że ograniczenia kadrowe i finansowe ze stron gmin oraz mieszkańców mogą być znacząca przeszkodą w realizacji tego założenia. Mam nadzieję, że wyżej wymienione kwestie zostaną wzięte pod uwagę przy aktualizacji Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego oraz innych dokumentów, które odnoszą się do ochrony powietrza. POP winien być dokumentem, który wspiera gminy w realizacji zadań z zakresu ochrony powietrza, daje możliwości uzyskania środków zewnętrznych na ich finansowanie. Sytuacją niedopuszczalną jest stwarzanie kolejnych wymagań i rozszerzanie biurokratyzacji szczególnie w zakresie działań miękkich, zamiast wymiernego wsparcia w działaniach inwestycyjnych. Gmina Szaflary oraz pozostałe gminy rejonu Podhalańskiego podejmują szereg działań dążących do poprawy jakości powietrza, skupiając się na zadaniach inwestycyjnych, które winny być szczególnie premiowane i wspierane. Ponadto liczymy na dalsze kontynuowanie założeń POP, które wraz z działaniami twardymi przyniosą zamierzony efekt i dziękuję, za uwzględnienie części z wcześniej przesłanych uwag.	przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji. 11. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych rozwiązań. Są to również działania wpisujące się strategię ochrony klimatu. 12. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 13. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy nie tylko przeprowadzanie kontroli w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować nie tylko kontrole interwencyjne, ale również kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. W przypadku trudności w terminowej realizacji kontroli gminy mogą utworzyć straże międzygminne. Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. 14. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Nie jest to możliwe na etapie tworzenia Programu ochrony powietrza. 15. Mieszkańcy dotknięci ubóstwem energetycznym stanowią grupę, która powinna zostać objęta szczególną uwagą samorządu gminnego. By móc efektywnie wspomóc mieszkańców w przeprowadzeniu m.in. wymiany źródeł ogrzewania, należy sporządzić plan w postaci analizy, który pozwoli następnie zainicjować proces pozyskiwania dofinansowania przez mieszkańców, gdyż nie każdy mieszkaniec, mimo świadomości problemu, sam zgłosi się do gminy. 16. Brak odniesienia. 17. Kryteria w zakresie preferencji finansowania inwestycji dla ambitnych gmin zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027. Działanie to ma zachęcić gminy do aktywnego realizowania działań na rzecz ochrony powietrza. Przy definiowaniu warunków preferencji uwzględnione zostaną uwagi złożone w trakcie niniejszych konsultacji, tak, by nie dyskryminować gmin o niższych środkach na realizację obowiązków, a także

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uwzględnić specyfikę działań, tj. m.in. fakt uzyskiwania efektów ekologicznych dużych inwestycji dopiero po ich zakończeniu. 18. Wszelkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi cel strategii realizowanej przez gminy.
31	**Osoba prywatna**	Mieszkam w podkrakowskiej gminie, mam samochód z normą euro5 (czyli posiada filtr cząstek stałych). Pracuję w jednym z biurowców w okolicach ul Mogilskiej. Po pierwsze, dlaczego miasto pozwala na dalsze budowanie biurowców w centrum miasta zamiast na obrzeżach miasta. Trzeba do ich jakoś dojechać.... Z chęcią dojeżdżałbym do pracy w inny sposób niż samochodem, ale autobus MPK jeździ raz na godzinę i dojeżdża tylko na obrzeża miasta i jedzie godzinę (samochodem tą trasę - nawet w godzinach szczytu pokonuję w pół godziny, w tym z odwiezieniem dziecka do szkoły, jadąc autobusem musiałbym wysiąść po drodze i czekać na kolejny pół godziny). Rozwiązaniem były by parkingi na obrzeżach miasta w okolicach pętli tramwajowych/autobusowych gdzie można by zostawić samochód i dojechać komunikacją miejską. Super że chcemy gonić zachodnie miasta pod względem ekologii, ale najpierw trzeba je dogonić pod względem infrastruktury (parkingi, metro, szybka kolej, ścieżki rowerowe z prawdziwego zdarzenia?)	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
32	**Osoba prywatna**	chcąc wprowadzać drastyczne obostrzenia dla samochodów na obszarze blisko połowy powierzchni Krakowa wyłączycie WIĘKSZĄ część samochodów mieszkańców, którzy dojeżdżają do pracy, do galerii handlowych, po dzieci do szkół i przedszkoli. Kto zarabiający średnią krajową może sobie pozwolić na samochód 4 letni ? By zamiast samochodem załatwiać powyższe sprawy przy użyciu komunikacji miejskiej, trzeba ją znacząco usprawnić, zrobić tanią dla mieszkańców (Tallin oferuje darmową), nie pozwalać na budowanie biurowców i centrów handlowych w centrum miasta. Utrudnić życie mieszkańcom jest bardzo łatwo, a co w zamian ? Jeśli to będzie "oferta" w jedną stronę to zamiast osób pracujących i płacących podatki, Kraków będzie miał tylko studentów i emerytów. Ci co sobie jakoś radzą poszukają swojego miejsca na ziemi w innych miastach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów.
33	**Osoba prywatna**	Mam uwagi co do kwestii 'strefy czystego transportu' i jej obowiązywania dla mieszkańców miasta (strefy). Okres 5 lat (2025) jest zdecydowanie za krótki aby spełnić wymagania. Proszę uwzględnić możliwość wydłużenia tego terminu. Zwłaszcza że rząd nie podejmuje żadnych kroków w celu ułatwienia wymiany pojazdu na nowszy. A stosunek zarobków do cen nowych aut jest zdecydowanie niekorzystny w porównaniu do innych bogatszych Państw UE.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
34	**Fundacja Eko-Źródło**	jako reprezentant Fundacji Eko-Źródła, instytucji pozarządowej, działającej na rzecz ochrony środowiska, w tym głównie poprawy jakości jego powietrza oraz organizator EKO-EXPO 2020 ŁÓDŹ (konferencji społecznej w temacie zmian w ochronie powietrza w łódzkiej hali EXPO), opisuję stanowisko reprezentującej przeze mnie instytucji. Cieszy nas niezmiernie postawa Państwa samorządu i całego społeczeństwa, mająca na celu de facto poprawę jakości życia i zdrowia mieszkańców oraz stawianie jako wzór do walki ze zmianami klimatycznymi malowniczego Regionu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1) Wskaźniki emisji zastosowane w analizie zostały przyjęte zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Klimatu – są to wskaźniki, które Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami zastosował w celu przeprowadzenia diagnozy jakości powietrza w roku bazowym. By przeprowadzić analizę wariantową wykorzystano dodatkowo wskaźniki emisji EMEP (European Monitoring and Evaluation

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Małopolski. Jest godne pozazdroszczenia i pogratulowania organizowanie konsultacji społecznych w tym zakresie oraz zmiany postaw, jak i legislatywy dotyczącej ograniczenia pyłów w powietrzu. Podsumowując Państwa działania, pragnąłbym jednak podzielić się spostrzeżeniami co do uwag Fundacji Eko-Źródła w temacie nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. 1) chcielibyśmy poznać wyniki i źródło badań dotyczących głównych zanieczyszczeń pochodzących z pieców i kominków opalanych biomasą, 2) absolutnej zmiany używania krzywdzącego (w naszej opinii) zwrotu "paliwa stałe" w stosunku do biomasy. Proponujemy raczej podział na nazewnictwo "paliwa kopalne i niekopalne", zgodnie z unijnymi programami, 3) uwzględnieniu paliwa niekopalnego, jakim jest biomasa drewna jako Odnawialne Źródło Energii, z zerowym bilansem CO2. Co do jego zasób opałowych ze zrębków posiadamy wyniki raportów Polskich Lasów Państwowych, 4) konieczność natychmiastowej ogólnopolskiej kampanii edukacyjnej rozpalania "od góry" sezonowanym drewnem, do tego celu przeznaczonym, 5) używając przez Państwo sformułowania zwrotu "ubóstwo energetyczne" jest bardzo bliskie naszemu podejściu i również jednym z nadrzędnych celów statutowych fundacji. Przy czym prosimy o uwzględnienie w tym planie walki z ubóstwem energetycznych, drewna jako OZE, które jest NAJTAŃSZYM i ekologicznym oraz odnawialnym źródłem energii, pozwalającym na zapewnienie ciepła w domach o różnych stopniu zapotrzebowania na energię cieplną. Będzie to, naszym zdaniem, najlepsza i zarazem najtańsza forma wsparcia programem osłonowym dla najuboższych, 6) uwzględnienie emisji NO (tlenków azotu) w swoich badaniach i raportach, pochodzących ze spalania gazu ziemnego, a nie jedynie z transportu, 7) uwzględnienie wytycznych UE, co do wycofywania się z energetyki gazowej do 2050 roku, czego przejawem już jest "odcięcie się" instytucji unijnych od dofinansowań tychże inwestycji, 8) dopuszczenie instalacji urządzeń na biomasę o emisji do 45mg/m3 (przy 10% O2). 9) dofinansowanie do kominków i pieców spełniających wymogi Ekoprojekt 2022 i dołączenie ich do Programu Czyste Powietrze. Korzystając z tego programu rządowego możemy korzystać z własnych zasobów energetycznych,	Programme) – stosowane powszechnie w środowisku naukowym związanym z modelowaniem transportu zanieczyszczeń. Wskaźniki EMEP zostały wykorzystane, by rozróżnić w modelowaniu nie tylko urządzenia stare i nowe, ale również ich klasę. Metodyka szacowania emisji zanieczyszczeń została poddana konsultacjom w listopadzie 2019 roku, kiedy to możliwe było składanie uwag i opinii do metodyki. 22 listopada 2019 roku odbyło się także spotkanie konsultacyjne, podczas którego Wykonawca omówił poszczególne elementy metodyki. 2) Zgodnie z powszechnie stosowanym podziałem paliw ze względu na ich stan skupienia, występują trzy grupy paliw: paliwa stałe, paliwa ciekłe i paliwa gazowe. Biomasa jest paliwem stałym, niekopalnym. W Programie zwraca się szczególną uwagę na źródła, których wykorzystanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń do powietrza, gdyż spalanie paliw w sektorze komunalno-bytowym stanowi główną przyczynę przekroczeń dopuszczalnych i docelowych poziomów stężeń zanieczyszczeń.. Wśród paliw stałych wyodrębnić można m.in. kopalny węgiel oraz niekopalną biomasę. Opiniujący nie wskazuje ponadto, do jakich „unijnych programów” odnosi się w uwadze. 3) W Programie uwzględnia się biomasę drzewną, która jest jednym z rodzajów biomasy. 4) Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry” jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu urządzenia spełniającego wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Wobec tego głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają się przyczynić do wymiany kotłów. 5) W Programie uwzględnia się wykorzystanie biomasy promując jednocześnie urządzenia, które ze względu na swoje parametry

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wprowadzając tym samym NIEZALEŻNOŚĆ ENERGETYCZNĄ. Dziękujemy za zapoznanie się z powyższymi argumentami i prosimy bardzo o uwzględnienie ich w konsultacjach społecznych oraz realnym wdrażaniu ich w nowym Programie ochrony powietrza. 10) Zapewnienie edukacji w systemie szkolnictwa podstawowego nt. OZE (w tym z biomasy) oraz budowanie Kultury ekologicznej w tym temacie i jak dobrze gospodarować zasobami energetycznymi.	emisyjne również w dłuższej perspektywie pozwolą zapewnić bezpieczną dla zdrowia mieszkańców jakość powietrza. 6) W Programie przedstawiono pełny bilans emisji, w tym emisję tlenków azotu w podziale na źródła: emisję powierzchniową (w tym spalanie paliw w indywidualnych źródłach ogrzewania), transport drogowy, przemysł i energetyka, inne (str. 54 Załącznika nr 2 do Uchwały). 7) Program nie jest sprzeczny ze strategią Unii Europejskiej. Nie wskazuje się wykorzystania gazu jako rozwiązania problemu jakości powietrza. Zaznacza się, że problem ten powinien być rozwiązywany z jednoczesną dbałością o klimat. Dodatkowo jednym z założeń w ramach scenariusza 5 (str. 87 Załącznika nr 2 do Uchwały) jest „*zakaz stosowania gazu ziemnego i oleju opałowego w nowych budynkach od 2030 roku. Powstają tylko źródła rozumiane jako OZE. Odejście od stosowania paliw kopalnych (gaz, olej) w istniejących budynkach do 2050*." 8) W Programie nie zakazuje się instalacji urządzeń, wprowadza się ograniczenia w finansowaniu urządzeń na paliwa stałe. W ramach środków własnych mieszkańcy mogą instalować urządzenia zgodne z wymaganiami uchwał antysmogowych. 9) Program nie wprowadza dofinansowań do zakupu urządzeń, a wskazuje kierunki strategii ochrony powietrza, jakie muszą być uwzględnianie w przypadku programów dofinansowań opartych na środkach publicznych. Wskazuje się również Program Priorytetowy Czyste Powietrze jako główne źródło dofinansowania do wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały antysmogowej. Ograniczenie w finansowaniu urządzeń zasilanych biomasą o wskaźniku emisji cząstek stałych wyższym niż 20 mg/m^3 wejdzie w życie w roku, w którym zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Małopolski w województwie małopolskim wszystkie pozaklasowe urządzenia grzewcze powinny być wymienione. Największa liczba wymian (kilkaset tysięcy) w województwie powinna zostać zrealizowana do końca 2022 roku. W tym czasie mieszkańcy nie będą mogli uzyskać dofinansowania do zakupu urządzenia na węgiel (od roku 2022), co oznacza, iż wachlarz urządzeń w trakcie kluczowego dla wdrożenia uchwały antysmogowej okresu jest szeroki. 10) Proponowane działanie mogłoby zostać wprowadzone na poziomie krajowym, zakres podstawy programowej określany jest bowiem w Rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 27 sierpnia 2012 r. *w sprawie podstawy programowej wychowania*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół. Województwo Małopolskie począwszy od 2015 roku jest Beneficjentem Koordynującym Projektu zintegrowanego LIFE pn. „Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze". W ramach projektu działa 67 Ekodoradców w gminach województwa małopolskiego. Jednym z ich działań jest edukacja ekologiczna w szkołach, przedszkolach, ale także wśród mieszkańców. Efekty pracy Ekodoradców śledzić można na stronie projektu: https://powietrze.malopolska.pl/
35	**Osoba prywatna**	Informacje dotyczące ograniczeń wjazdu do miasta zostały przedstawione w sposób niespójny i wzajemnie się wykluczają. Na infografice przedstawionej w streszczeniu Programu ochrony powietrza (załącznik 1 do uchwały, s. 54) oraz w podsumowaniu programu mowa (w pierwszym etapie) o zakazie wjazdu dla samochodów z silnikiem Diesla nie spełniających normy EURO 5 na obszar wyznaczony II obwodnicą, co można uznać za rozsądną propozycję. Tymczasem w samym Programie (załącznik 2 do uchwały, rozdz. 17.4.2., s. 199, Scenariusz 2) mowa już o znacznie bardziej restrykcyjnych przepisach, zakazujących wjazdu pojazdów z silnikiem Diesla nie spełniających nowszej normy EURO 6 w obszar ograniczony III obwodnicą (a nie II obwodnicą, o której mowa w ww. streszczeniu i podsumowaniu). Tym samym nie jest jasne jakie ograniczenia faktycznie są planowane. Należy zauważyć, że pojazdy z silnikiem Diesla spełniające bardzo wyśrubowaną normę Euro 5 były sprzedawane na terenie Unii Europejskiej jeszcze w 2015 roku, a więc ograniczenie ich wjazdu do miasta wiązałoby się z koniecznością wymiany tysięcy stosunkowo nowych i sprawnych pojazdów. Wobec tego propozycje zawarte w Programie (załącznik 2 do uchwały, rozdz. 17.4.2., s. 199-200, Scenariusze 2 i 4) należy uznać za wyjątkowo dokuczliwe finansowo dla mieszkańców i osób pracujących w Krakowie, a także w gruncie rzeczy antyekologiczne ze względu na wymianę stosunkowo nowego taboru samochodowego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych. Wdrożenie strefy musi zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro – pilotażowa wersja powinna obejmować II obwodnicę miasta. Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).
36	**Osoba prywatna**	Polecam zapoznać się z artykułem, zanim wcielicie Państwo w życie następną idiotyczną regulację: https://autogaleria.pl/mercedes-w123-wltp	**NIE UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe.
37	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie zakazu wjazdu samochodów o normie niższej niż euro6 jest niedopuszczalne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wielu mieszkańców nie stać na zakup nowszych pojazdów niż 6 letnie. Średni wiek pojazdu w Polsce to ponad 10 lat. Czy miasto będzie dopłacać do wymiany samochodu na nowszy?,	**przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport.
38	**Osoba prywatna**	Pomysł ograniczenia poruszania się po mieście starszych samochodów uważam za bardzo dobry. Zastanowiłbym się nawet nad docelowym podniesieniem wymogów dla samochodów z silnikiem benzynowym do EURO 5 regulujący emisję PM dla niektórych z tych silników. Dodatkowo powinno to również podnieść ogólne bezpieczeństwo na drogach, eliminując również starsze pojazdy zasilane benzyną i zmniejszając dysproporcje w restrykcjach dla posiadaczy diesli i samochodów na benzynę. Równie pozytywnie oceniam zwrócenie większej uwagi na zanieczyszczenia generowane przez mniejsze gminy, gdzie kultura korzystania z pieców często jest na niskim poziomie, a mających znaczny wpływ na ogólną jakość powietrza w województwie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
39	**Przedsiębiorca**	Na terenie Krakowa porusza się coraz więcej pojazdów jednośladowych. W większości są to skutery dostawcze, ale również pojazdy wykorzystywane do celów prywatnych. Skutery tradycyjne powodują zanieczyszczenia zarówno spalinami (w większości silniki dwusuwowe) jak i hałasem. W programie nie uwzględniono wsparcia dla propagowania i rozwoju transportu jednośladowymi pojazdami elektrycznymi. Z naszych obserwacji wynika, że głównymi barierami w zakupie skuterów i motocykli elektrycznych jest ich wyższa cena oraz brak zachęt do korzystania z takich pojazdów. Przykładowo umożliwienie poruszania się jednośladowymi pojazdami elektrycznymi po ulicach zamkniętych dla pojazdów mechanicznych (np. strefa B) czy nie wydawanie zezwoleń na wjazd do stref zamkniętych pojazdom z silnikami spalinowymi, a zezwolenie na wjazd pojazdom elektrycznym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
40	**Osoba prywatna**	Popieram sukcesywne wprowadzanie ograniczenia prędkości w centrum Krakowa do 30km/h. Mam jednak nadzieję, że nie będzie się to odbywać przez wprowadzanie stref zamieszkania w miejscach, w których służby mają problem z utrzymaniem porządku publicznego, tj. miejscach w których spada ilość mieszkańców kosztem przestrzeni dla turystów oraz branży rozrywkowej i gastronomicznej. Popieram wprowadzanie stref czystego transportu, mam nadzieję że przyczyni się to nie tylko do poprawy jakości powietrza, ale też zmniejszenia hałasu komunikacyjnego. Mam jednak wątpliwości co do tego, czy mieszkańcy są dostatecznie zamożni aby pozwolić sobie na rozwiązania z krajów takich jak Niemcy - do których nam ekonomicznie bardzo daleko.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
41	**Osoba prywatna**	Moja uwaga dotyczy strefy czystego transportu na obszarze miasta Krakowa oraz zwiekszenia udziału ruchu nie samochodowego w transporcie mieszkańców. Uważam,że normy dotyczące spalin są zbyt wyśrubowane, nie uwzględniają pojazdów napędzanych LPG, które wymykają się normom EURO oraz są nierealne do spełnienia przy obecnym postępującym demontażu komunikacji miejskiej w mieście i na jego obrzeżach (polecam przyjrzenie się rozkładom jazdy sprzed roku oraz obecnym i dodatkowo planom miasta na podwyżki cen biletów oraz zmniejszeniu częstotliwości kursów od października).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami.
42	**Osoba prywatna**	Planowałem u siebie w domu bardzo strategicznie dobranie paleniska kominkowego zgodnego z Ekoprojektem i sugeruję że wraz z możliwością użytkownika w najbardziej rygorystycznie przestrzeganych miejscach Europy takich jak Alpy włoskie, Szwajcaria, Austria uważam że używanie kominków zgodnych z zasadami Ekoprojeku w Polsce będzie właściwe i dobre dla środowiska. Opinie swoją motywuję tym że mimo iż jest gaz, pompy ciepła i fotowoltaika to w procesie produkcji oraz późniejszego utylizowania (gaz jako nieodnawialne źródło energii szkodliwe dla warstwy ozonowej ziemii) okaże się że będą to urządzenia bardziej szkodliwe niż najprostsze rozwiązania ekologiczne. Uważam że bardzo ważnym warunkiem użytkowania palenisk na drewno czy pellet będzie kontrola zgodności z Ekoprojektem i jestem pewny że to wystarczy by nie tworzyć problemów smogowych. Niezgodne urządzenia z Ekoprojektem powinny być eliminowane oraz mocno piętnowane karami.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. Kontrole, które istotnie są ważną częścią realizacji działań, także zostały wpisane do Programu jako obowiązek wójtów, burmistrzów i prezydentów miast.
43	**Stowarzyszenie Pasja Porsche**	Za większość zanieczyszczeń wytwarzanych przez samochody w Krk odpowiada stary tabor transportu zbiorowego i pojazdy dostawcze, niespełniające norm EURO 4. Reprezentujemy Stowarzyszenie Pasja Porsche, które zrzesza właścicieli zabytkowych samochodów Porsche, które używamy sporadycznie na spotkania np. przy kawie, stanowią one dziedzictwo kultury technicznej, projekt zabija ww., dlaczego nie zajmiecie się starymi kopcscymi dieslami?, cena biletów MPK 40 procent w górę, czy tak ma wyglądać przyjazny Kraków, czy nie ważniejsze jest restrykcyjne przestrzeganie norm spalin w piecach w tzw. obwarzanku Krakowskim? W imieniu Stowarzyszenia zrzeszającego kilkuset sympatyków Zarząd Stowarzyszenia Pasja Porsche:	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
44	**Osoba prywatna**	Jestem za jeżeli chodzi o emisje z kotłów. estem przeciw tak wysokich obostrzeń dot. Samochodów osobowych.	**NIE UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
45	**Osoba prywatna**	Totalnie nie zgadzam się z tym projektem. Zakaz powinien dotyczyć jedynie samochód z silnikiem diesla, gdyż to one emitują rakotwórcze substancje. Z zakazu wjazdu winny być zwolnione wszelkie pojazdy zarejestrowane jako zabytkowe na tzw. żółte tablice.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
46	**Przedsiębiorca**	-Nieuwzględnienie w programie czasu na zmianę rodzaju pojazdów, także używanych przez małych i średnich przedsiębiorców -Nieuwzględnienie w programie pojazdów i maszyn zabytkowych i kolekcjonerskich, tak dla mieszkańców stref jak i dla przyjeżdżających. Pojazdy zabytkowe objęte stosowną rejestracją powinny być bezwzględnie zwolnione z ograniczenia.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
47	**Osoba prywatna**	Moj postulat dotyczy samochodow zabytkowych które powinny być w drodze wyjątku wyjęte spod strefy euro5. Na terenie Krakowa odbywają się cykliczne zloty samochodów zabytkowych i klasycznych, a wprowadzając całkowity zakaz wjazdu, pozbawi się możliwości udziału w takich spotkaniach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
48	**Osoba prywatna**	Objęcie tymi restrykcjami III lub nawet IV obwodnicy Krakowa oznacza praktycznie dla wielu mieszkańców zakaz korzystania z własnego samochodu, większość osób posiada samochody starsze niż 6 lat. To w moim odbiorze jest ograniczenie wolności, które na dodatek działa wstecz. Dodatkowo przy planowanych dalszych podwyżkach cen biletów MPK ogranicza się wielu ludziom możliwość swobodnego poruszania się po swoim mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami.
49	**Osoba prywatna**	Jako mieszkaniec miasta, pracujący w samym centrum Krakowa na uczelni Wyższej AGH, dojeżdżam codziennie do pracy, pod opieką mam już coraz starszych rodziców, dziecko w drodze i nie wyobrażam sobie by odebrano mi samochód oraz nie stać mnie na wymianę samochodu na "ekologiczny" który jest bardzo drogi a w dodatku niedawno zakupiłem auto używane i zadbałem o jego perfekcyjny stan techniczny. Uważam, również, że samochody elektryczne nie są ekologiczne gdyż prąd pochodzi z węgla a akumulatory i ich utylizacja oraz eksploatacja (zagrożenie pożarem) jest niebezpieczna dla środowiska. Dlaczego samochody zasilane ekologicznym gazem LPG jaki posiada mój samochód nie mogą mieć wjazdu do strefy ani bonifikat to nie rozumiem. Ograniczenie jest nie w porządku dla mieszkańców tego miasta gdyż odbiera się im wolność w zamian za podatki które odprowadzają do budżetu miasta. Warto wspomnieć, że podobna strefa wprowadzona na Kazimierzu się nie sprawdziła i firmy prowadzące tam działalność zaczęły mieć straty. To samo stanie się gdy z miasta zostaną wycofane wszystkie samochody odbierając ludziom pracę. Jestem na NIE, zwróćcie ludziom WOLNOŚĆ a nie szykanujcie na każdym kroku.	**CZĘŚCIOWO UWZGLEDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych. Wdrożenie strefy musi zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro – pilotażowa wersja powinna obejmować II obwodnicę miasta. Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu. Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).
50	**Osoba prywatna**	Zgoda dla kopciuchów w tzw.obważanku krakowskim, Euro 6 w dieslach, czy nie wzorować się na rozwiązaniach niemieckich, wyłączyć z tego pojazdy zabytkowe na żółtych tablicach, które jeżdżą okazjonalnie a są ruchomymi zabytkami w historycznym mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
51	**Osoba prywatna**	Nie. Dalej sprzedajcie ziemię kościołowi i budujcie osiedla na ciągach wentylacyjnych miasta. Wprowadzenie obostrzeń dotyczących transportu jest bezzasadne, zmusza ludzi do wymiany samochodów ze sprawnych na nowe tylko i wyłącznie ze względu na fikcyjne normy emisji spalin, których 99% kilkuletnich aut, zwłaszcza z silnikami wysokoprężnymi, już nie spełnia.	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
52	**Osoba prywatna**	Uwagi dla miasta Krakowa: - Normy EURO powinny być sukcesywnie zaostrzane (w roku 2025 i ograniczeniu IV obwodnicą powinno to być już EURO 5 dla samochodów z silnikiem benzynowym) - Kontrola wjazdu pojadzów do strefy ograniczonej emisji powinna odbywać się automatycznie w oparciu o system kamer miejskich i rozpoznawanie tablic rejestracyjnych - Strefy tempo 30 należy projektować w całym mieście (nie tylko w obrębie III obwodnicy) - Docelowo zdecydowana większość ulic w Krakowie o klasie lokalnej i niższej powinna być objęta ograniczeniem do 30km/h - Należy przemyśleć sprawę egzekwowania ograniczeń prędkości w mieście. Aktualnie ograniczenie prędkości w strefach tempo 30 jest w praktyce martwe. Pojazdy poruszają się tam przeważnie w okolicach 40-50km/h (niektóre nawet szybciej jeżeli ulica jest szeroka i brak jest fizycznych przeszkód). Osobiście nigdy nie widziałem patrolu policji egzekwującego ograniecznie prędkości w takiej strefie. Montowanie fizycznych przeszkód (progi zwalniające, szykany) nie wydaje się najlepszym rozwiązaniem gdyż samochody hamują przed takimi	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przeszkodami a następnie gwałtownie przyśpieszają co generuje dodatkowy hałas i zanieczyszczenie powietrza. Najlepszym rozwiązaniem wydaje się odcinkowy pomiar prędkości w oparciu o system kamer i oprogramowanie rozpoznające tablice rejestracyjne	Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
53	**Inne**	Stanowisko w sprawie przedstawionych propozycji zapisów zmian do nowego Programu ochrony powietrza (POP) dla województwa małopolskiego, w zakresie dotyczącym miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń, czyli pokojowych pieców i kominków. Działając w interesie nie tylko rzemieślników związanych z branżą zduńską - czyli wytwórców pokojowych pieców i kominków oraz obecnych i przyszłych ich użytkowników, ale przede wszystkim w interesie najbardziej pokrzywdzonych przez brak widocznych efektów poprawy jakości powietrza mieszkańców Krakowa i innych gmin małopolskich, wyrażamy swoje uzasadnione krytyczne uwagi wobec przedstawionych propozycji rozwiązań do nowego POP, dotyczące użytkowania pieców i kominków i odrzucamy je w całości, gdyż jesteśmy przekonani, że także tym razem, nie przyniosą one oczekiwanego rezultatu poprawy powietrza, skoro w oparciu o te same zasady kontynuują dotychczasowy sposób ich rozwiązywania. Przedstawiamy też inne propozycje, wzorowane na sprawdzonych rozwiązaniach stosowanych w krajach Unii Europejskiej, które nie naruszają równowagi pomiędzy ochroną powietrza i klimatu a bezpieczeństwem obywateli i stabilnym rozwojem gospodarczym, zwłaszcza MŚP rzemiosła zduńskiego. Mimo widocznego braku oczekiwanych rezultatów i fiaska dotychczasowych Programów ochrony powietrza, przedstawione propozycje nadal bezkrytycznie zakładają, że określoną poprawę jakości powietrza w Krakowie osiągnie się poprzez zlikwidowanie zdefiniowanej jako główne źródło smogu możliwości stosowania paliw stałych, a w tym także spalania drewna w pokojowych piecach i kominkach. W oparciu na tym założeni, autorzy przedstawionych rozwiązań do nowego POP proponują kontynuację krakowskich działań naprawczych, poprzez ich rozszerzanie na inne gminy. Jeżeli dotychczasowe powody uzasadniające słuszność takich działań, okazały się na przykładzie Krakowa całkowicie chybione – gdyż „smog jaki jest każdy widzi”, to należy zadać pytanie: w oparciu o jakie nowe dowody, autorzy propozycji ich kontynuacji twierdzą, że po rozszerzeniu tych działań będzie inaczej?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Nowy Program ochrony powietrza zakłada kontynuację wymagań przedstawionych w przyjętej uchwale antysmogowej dla Małopolski. Założenia wspomnianego w treści uwagi rozporządzenia, dotyczącego wymagań Ekoprojektu (Rozporządzenie Komisji UE nr 2015/1185), są zbieżne z przedstawionymi w projekcie POP propozycjami z uwzględnieniem konieczności przedstawienia działań naprawczych adekwatnych do skali problemu zanieczyszczenia powietrza na obszarze jakiego dotyczy. W związku z powyższym nie zakłada on zakazu eksploatacji urządzeń grzewczych zasilanych biomasą, a jedynie ograniczenia finansowania tego typu instalacji charakteryzujących się emisją pyłu na poziomie > 20 mg/m3 od 1 stycznia 2023 roku. Działania związane ze zwróceniem szczególnej uwagi Gmin na wymianę kotłów pozaklasowych i ogrzewaczy pomieszczeń niespełniających założeń uchwały antysmogowej dla Małopolski, wynikają z charakteru zanieczyszczeń powietrza jakim oddychają mieszkańcy Krakowa i gmin Województwa Małopolskiego. Spalanie paliw stałych jest przyczyną emisji pyłów, które wiążą w sobie rakotwórczy benzo(a)piren. Przekroczeniami norm tego związku charakteryzuje się 98% powierzchni regionu. Z tego faktu wynika założenie o znaczącym wsparciu inwestycji związanych promocją Odnawialnych Źródeł Energii, intensyfikacja ekspansji przyłączy ciepłowniczych i gazowych oraz ograniczenie finansowania kotłów na węgiel i biomasę. Założenia projektu Programu ochrony powietrza nie eliminują możliwości korzystania z biomasy do celów grzewczych, a jedynie nakładają adekwatne do stanu jakości powietrza propozycje wymagań emisyjności instalacji zasilanych tego typu paliwem. Wymieniony powyżej rakotwórczy związek chemiczny, głównie emitowany zostaje podczas spalania paliw stałych, którego jednym z rodzajów jest biomasa drzewna. Stąd wynikają przedstawione w POP założenia dotyczące instalacji grzewczych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Brak zasadniczej zmiany pozwalającej zerwać z kontynuacją dotychczasowych zasad kształtujących obecne Pogramy ochrony powietrza wynika przede wszystkim z faktu, że podobnie jak przy tworzeniu założeń do poprzednich Programów, także i tym razem na samym początku procesu decyzyjnego nie zostały one wypracowane w gronie specjalistów i ekspertów związanych z branżą przemysłu i rzemiosła, których one bezpośrednio i wprost dotyczą. Widocznie ich autorzy tak bardzo ideologicznie przywiązali się do samej walki i idei konieczności likwidacji stosowania paliw stałych w energetyce cieplnej, że już z założenia nie chcą nawet rozważać możliwości wprowadzenia proponowanych przez branżę zduńską, czyli producentów i wykonawców domowych pieców i kominków, powszechnie funkcjonujących w innych krajach Unii Europejskiej rozwiązań, opierających się na skutecznej i najbardziej oczywistej z możliwych zasadzie: wykluczamy te urządzenia do indywidualnego ogrzewania, z których emisja wpływa na pogarszanie stanu powietrza – a dopuszczamy te, które gwarantują poziom emisji – zwłaszcza ze spalania drewna/biomasy niestanowiący najmniejszego zagrożenia dla zdrowia mieszkańców i jakości powietrza. Taki zaś poziom został rozpoznany i określony w Rozporządzeniu Komisji UE nr 2015/1185 w tzw. Ekoprojekcie. Jeżeli tak przyjęty sposób działań naprawczych okazał się efektywny we wszystkich innych krajach Unii Europejskiej i na tych zasadach dopuszcza się tam spalanie drewna, (zobacz mapki, na których stan powietrza odzwierciedlono kolorem zielonym), to dlaczego również w naszym kraju i w naszych lokalnych Programach ochrony powietrza, nie chce pójść się w podobnym sprawdzonym kierunku? Dlaczego bez oparcia na zaktualizowanych wskaźnikach emisji deklaruje się jak nigdzie indziej, jako główną i największą przyczynę zanieczyszczenia powietrza, spalanie drewna w domowych instalacjach grzewczych i potem na tej zasadzie formułuje się działania naprawcze? Dlaczego w założeniach do nowego POP nie planuje się żadnych działań, które pozwoliłyby potwierdzić lub rozpoznać, jakie są rzeczywiste główne przyczyny powodujące zanieczyszczenie powietrza, by potem przestawić walkę o czyste powietrze odpowiednio na wskazane główne źródła? Niestety takich propozycji w przedstawionych nowych założeniach do POP nie znajdujemy. Rzemieślnicy wykonujący zawód zduna, którzy potrafią oszacować, a nawet sprawdzić poziom emisji pyłów z funkcjonujących w Małopolsce pieców i kominków, wyrażają się jak najkrytyczniej wobec przedstawionych planów i są przekonani, że gdyby nawet w całej Małopolsce zakazać palenia drewnem w piecach i kominkach, to i tak mieszkańcy nie odczuliby z tego powodu żadnej poprawy jakości powietrza – gdyż to nie spalanie drewna jest główną przyczyną zanieczyszczania powietrza, jak to wykażemy poniżej.	Certyfikaty ekoprojektu jakie uzyskują urządzenia grzewcze, są wystawiane na podstawie odpowiednich badań przy zastosowaniu optymalnych parametrów spalania, jak również przy użyciu odpowiedniej jakości paliwa. Certyfikacja tego typu daje mieszkańcom możliwość podjęcia świadomego wyboru podczas zakupu ekologicznego urządzenia. Niestety nie ma ona wpływu na całkowite wykluczenie popełniania błędów podczas samej eksploatacji, jak również stosowania paliw niskiej jakości przez użytkownika. Oba te czynniki mają istotny wpływ na parametry emisyjności urządzeń z uwzględnieniem nie tylko pyłu, lecz również pozostałych badanych związków takich jak CO, NO_X i OGC. Stąd też ograniczenie finansowania instalacji przeznaczonych do tego celu, którego efektem ma być ograniczenie emisji szkodliwych związków pochodzących ze spalania paliw stałych, a nie jak wskazano w treści uwagi ograniczenie potencjału energetycznego, jakim charakteryzują się lasy prywatne jak i państwowe. Po wprowadzeniu uchwały antysmogowej dla Krakowa stan jakości powietrza w stolicy Małopolski uległ poprawie, lecz w niewystarczającym stopniu. W związku z tym Program ochrony powietrza zakłada rozszerzenie działań antysmogowych na inne źródła emisji, tj. transport i przemysł w samym Krakowie oraz na intensyfikacje wymian „kopciuchów" w pozostałej części województwa. Ograniczenie spalania paliw stałych jest szczególnie istotne ze względu na charakter morfologii terenu, jak również mobilności zanieczyszczeń, które w znaczącym stopniu napływają z okolicznych gmin do Krakowa, dając niesłuszne wrażenie braku poprawy stanu powietrza w jego granicach. Kwestia ubóstwa energetycznego została również podjęta w Programie. Samorządy gminne powinny szczególną uwagę zwrócić na mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, dlatego też zobowiązane są do wykonania analizy w tym zakresie. Wsparcie najuboższych osób możliwe jest z wykorzystaniem Programu Stop Smog, który skierowany jest właśnie do tej grupy mieszkańców. Obecnie głównym źródłem finansowania wymiany źródła ogrzewania i termomodernizacji budynków jednorodzinnych jest rządowy Program Priorytetowy Czyste Powietrze. Odpowiednie wykorzystanie środków finansowych z przedstawionych programów, pozwala na kompleksowe wsparcie mieszkańców w zakresie wymiany nie ekologicznych źródeł ogrzewania z minimalizacją poniesionych kosztów własnych Małopolan. Wskaźniki emisji zastosowane w analizie zostały przyjęte zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Klimatu – są to wskaźniki, które Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami zastosował w celu przeprowadzenia diagnozy jakości powietrza w roku bazowym. Przy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Zduni stawiają autorom tych założeń zasadnicze pytanie: Jak wyobrażają sobie, utrzymując a nawet rozszerzając zakaz spalania drewna/biomasy, realizację celu osiągnięcia neutralności klimatycznej i koszt redukcji gazów cieplarnianych bez obecności na rynku największej i najstarszej technologii OZE, opartej na wykorzystywaniu drewna , czyli ogrzewaczy pomieszczeń, skoro zapewniają one prosumentom najtańsze ciepło i to nawet bez dopływu prądu czy dostaw zagranicznych paliw? Dlaczego przedstawione propozycje nadal głównie promują stosowanie pomp ciepła, kolektorów słonecznych i fotowoltaiki, a nawet gazu – którego używanie będzie w najbliższych latach musiało zostać zredukowane. Propozycja: Branża rzemiosła zduńskiego ponawia propozycję powołania Zespołu Roboczego, w którym dotychczasowi autorzy założeń do POP będą mogli zweryfikować i przedyskutować swoje propozycje ze specjalistami i ekspertami z branży rzemiosła zduńskiego i branż pokrewnych w zakresie, jakim dotyczą one urządzeń oferowanych przez branżę zduńską. W uzasadnieniu wyrażonego stanowiska i przedstawionych propozycji, pragniemy wskazać na następujące główne fakty i przyczyny: 1. Wadliwe kryterium wykluczenia spalania drewna Nowe założenia POP kontynuują dotychczasowy sposób działań naprawczych poprzednich POP, gdyż nadal opierają się na tym samym kardynalnie błędnym założeniu, które przyjmuje i definiuje, że największym źródłem przyczyniającym się do pogarszania jakości powietrza – i to nawet większym niż spalanie węgla w starych kotłach i piecach tzw. kopciuchach, jest spalanie drewna, które najczęściej jest spalane tylko w domowych kominkach, gdyż zwyczajowo w naszym regionie stare kotły i piece pokojowe opalane są głównie węglem. Uchwalając w Krakowie w 2016 r. wykluczenie stosowania drewna, nie dokonano właściwego rozróżnienia między spalaniem węgla i drewna, ani nie określono w ilu i jakich urządzeniach jest spalany węgiel lub drewno. Łącznie obydwa te paliwa wrzucono do jednego worka „paliw stałych" i bez rozróżnienia na „kopalne" czy „odnawialne" źródła emisji, potraktowano je na równi, jako główne źródła zanieczyszczeń i niskiej emisji – i to ze wskazaniem na drewno! Ponieważ rzemieślnicy zduni już od lat 90-tych ub. wieku budują w Krakowie i województwie nowe piece i kominki gównie w technologii i z przeznaczeniem do spalania drewna/biomasy drzewnej oraz znają ich poziom emisji – (gdyż posiadają potwierdzające certyfikaty), dlatego w żaden sposób nie mogą zaakceptować utożsamiania ich ze starymi piecami czy kotłami na węgiel i zgodzić się na ich wykluczenie na tej podstawie. Propozycje: Krakowscy zduni proponują, by podobnie jak w większości krajów Unii Europejskiej w interesie polepszenia jakości powietrza w Krakowie i Małopolsce	przeprowadzić analizę wariantową wykorzystano dodatkowo wskaźniki emisji EMEP (European Monitoring and Evaluation Programme) – stosowane powszechnie w środowisku naukowym związanym z modelowaniem transportu zanieczyszczeń. Wskaźniki EMEP zostały wykorzystane, by rozróżnić w modelowaniu nie tylko urządzenia stare i nowe, ale również ich klasę. Wskaźniki emisji wykorzystane na potrzeby opracowania *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego* zostały dodane do dokumentu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wprowadzić jako podstawowe kryterium , na którym powinien opierać się Program ochrony powietrza – zasadnicze rozróżnienie na: - instalacje przekraczające dopuszczalne poziomy emisji (kopciuchy) - i na instalacje spełniające dopuszczalne poziomy emisji (eko-piece czy eko-kominki) Cóż przeszkadza, by w nowym POP w miejsce rozwiązań domagających się wprowadzenia totalnego zakazu palenia drewnem, wprowadzić nowoczesne kryterium, które rozróżnia i wyklucza stosowanie takich instalacji, które pogarszają jakość powietrza, a dopuszcza stosowanie tych, które gwarantują bezpieczne tak dla zdrowia mieszkańców, jak i środowiska spalanie, czyli które spełniają wszystkie wymagania Ekoprojektu podczas ich użytkowania. Określenie tych warunków mogłoby nastąpić w zaproponowanym Zespole Roboczym z udziałem specjalistów i ekspertów z branży zduńskiej i zawodów pokrewnych. Nie można już dzisiaj stosować zasady odpowiedzialności zbiorowej i z powodu „jednego kopciucha" – wykluczać i uniemożliwiać spalanie drewna wszystkim, którzy spełniają nawet z nawiązką normy europejskie. 2. Wadliwe uzasadnienie wykluczenia spalania drewna Uzasadnienie to ma swoją podstawę w przyjęciu błędnego wskaźnika emisji pyłów. Oznacza to, że urządzenia spalające biomasę drzewną, zostały uznane za wysokoemisyjne. Na tej podstawie wprowadzony w Krakowie zakaz palenia drewnem, uzasadniono błędnym założeniem, że zastąpienie spalania węgla drewnem, spowodowałoby ponad 70% wzrost emisji. Błąd ten został wykazany przez ekspertów z branży zduńskiej w analizie, która wskazała jego przyczynę w pomieszaniu i porównaniu ze sobą metod badawczych o różnych zakresach pomiarowych i nieuwzględnieniu różnicy wysokości wskaźnika, oraz ustaliła, że przyjęta do obliczeń wielkość emisji 800g/GJ, powinna wynosić 74g/GJ. W tej sytuacji, gdyby ciepło produkowane z węgla o wskaźniku PM 261g/GJ zostało zastąpione ciepłem pozyskanym z drewna, mielibyśmy nie wzrost, lecz kilkukrotne obniżenie emisji pyłu. Ponadto, przyjęty za europejską agencją EMEP/EEA bez uwzględnienia zakresów pomiarowych wskaźnik emisji pyłów dla zamkniętych ogrzewaczy na poziomie 380g/GJ (~570mg/m3) został określony na podstawie badań wyłącznie starych duńskich piecyków żeliwnych z przełomu wieku. Wskaźnik ten, gdy został zastosowany do zinwentaryzowanej liczby całkowicie innych urządzeń pieców i kominków w Krakowie, pozwolił - w przypadku planowanego ich zlikwidowania, na wykazanie bardzo korzystnego z punktu widzenia osiągnięcia rezultatów POP, wysokiego tzw. efektu ekologicznego. Jednak po uwzględnieniu różnic wynikających z różnych metod pomiarowych i skorygowaniu wysokości wskaźnika, efekt ten byłby aż 11-krotnie niższy, a nie praktycznie bez znaczenia dla poprawy jakości powietrza.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ponadto, wskaźnik ten (z roku 2004) wg założeń europejskiej agencji, powinien był być stosowany wyłącznie dla krajów, które nie mają i nie potrafią wyznaczyć własnego wskaźnika emisji. Przyjęty przez Agencję tak wysoki poziom emisji pyłów został określony na podstawie jednostkowych i tylko porównawczych badań przeprowadzonych w dodatku metodami całkowicie nieporównywalnymi z obowiązującymi obecnie i przyjętymi w Ekoprojekcie, czy w obowiązujących normach badań współczesnych pieców i kominków. Można zadać pytanie: dlaczego w tak ważnej dla mieszkańców sprawie, jaką jest potrzeba poprawy jakości powietrza, przyjęto tak przestarzały i niepotwierdzony innymi badaniami i w dodatku błędnie zawyżony wskaźnik? Dlaczego nie postarano się o wyznaczenie aktualnego wskaźnika opartego na rzeczywistych poziomach emisji ze spalania drewna w stosowanych w Krakowie czy Małopolsce urządzeniach? Skoro można było wyznaczyć krajowy wskaźnik emisji PM dla węgla, dlaczego nie zrobiono tego dla drewna? Można też autorom nowych założeń POP (zresztą tym samym co i poprzednich) zadać jeszcze takie pytanie: dlaczego nie zakwestionowali przyjętego błędnego poziomu wskaźnika, skoro zlecone przez Urząd Marszałkowski badania źródeł zanieczyszczeń powietrza przeprowadzone nowoczesną metodą receptorową przez instytut ISPRA z Włoch, nie wykazały w Krakowie nawet śladowych ilości pyłów pochodzących ze spalania drewna (choć wykazały je np. w Zakopanem). Czy autorzy POP nie powinni, jeżeli już nie przyjąć, to przynajmniej poważnie poddać w wątpliwość bezkrytycznie przyjęty wskaźnik z EMEP/EEA do modelowania stężenia pyłów PM? Dlaczego narazili mieszkańców na koszty walki ze źródłem, które nie było przyczyną zanieczyszczeń krakowskiego powietrza – i dziś nadal nie chcą się do tego błędu przyznać? Czy przy dzisiejszych możliwościach badawczych, można odpowiedzialnie tworzyć POP i opierać jego najbardziej drastyczne i bolesne dla mieszkańców czy przedsiębiorców ograniczenia, na tak mało wiarygodnych i niepotwierdzonych dodatkowymi badaniami źródłach? Czy są one zgodne z ideą zrównoważonej transformacji energetycznej i ochrony powietrza? Propozycje: a. W tej sytuacji krakowscy zduni proponują, podobnie jak to się robi dziś w innych krajach Unii Europejskiej szanujących mieszkańców i przedsiębiorców, aby rozpoznanie głównych źródeł wpływających na stan krakowskiego i małopolskiego powietrza, oprzeć na nowoczesnych metodach badawczych przeprowadzonych przez wiarygodne ośrodki naukowe – które przecież chyba mogą zapewnić krakowskie uczelnie! Można je też dziś przeprowadzić przekrojowo z zastosowaniem różnych sposobów i metodologii badań, a wtedy uzyskany wynik będzie możliwie najbardziej wiarygodny i będzie pozwalał na stworzenie o wiele	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		bardziej skutecznego Programu ochrony powietrza POP, który wprowadzi rozwiązania dotyczące właściwie określonych i wskazanych głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza. [2] Najlepszym rozwiązaniem byłoby dostosowanie symulacji i metod modelowania, tak aby można było wykorzystać wskaźniki emisji metodami znormalizowanymi PN-EN 16510-1. Skoro w dotychczasowych POP wyraźnie zawyżono wpływ na zanieczyszczanie powietrza ogrzewaczy pomieszczeń spalających drewno, to w nowym POP należy wskazać i właściwie doszacować inne rzeczywiste źródła tych zanieczyszczeń. Bez tego dalej będziemy walczyć ze źródłami, które nawet gdyby zostały całkowicie wykluczone, nie przyniosłoby oczekiwanego efektu poprawy jakości powietrza. b. W sytuacji braku widocznych rezultatów poprawy jakości powietrza w Krakowie, po wyeliminowaniu w ubiegłym sezonie grzewczym ponad 80% urządzeń „na paliwa stałe", a w obecnym - już ich całkowitej eliminacji, należy zaprzestać urągających logicznemu myśleniu i zaprzeczających wynikom pomiarów argumentacji medialnych, szukających „kozła ofiarnego", czyli winnego i odpowiedzialnego za stan powietrza w zanieczyszczeniach jakoby napływających z gmin sąsiednich tzw. krakowskiego obwarzanka. Nie przeniesiono przecież do niego zlikwidowanych w Krakowie wszystkich starych „kopciuchów". Emisja i napływ powietrza z otaczających Kraków gmin, jest dziś na tym samym poziomie, jak i wtedy - kiedy w Krakowie jeszcze spalano paliwa stałe. Skoro emisja z obwarzanka dziś i wtedy była taka sama, a powietrze w Krakowie po zlikwidowaniu w nim spalania paliw stałych nadal jest takie same, to po prostu znaczy, że spalanie paliw stałych nie było główną przyczyną zanieczyszczenia krakowskiego powietrza. c. Skoro to nie spalanie paliw stałych okazało się główną przyczyną smogu w Krakowie, a tym bardziej nie ma dowodów, że jest nim spalanie drewna w kominkach, zatem na jakiej podstawie autorzy propozycji do nowego POP nadal dowodzą, że jest ono główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza w gminach uzdrowiskowych i trzeba tam również, jak w Krakowie zakazać jego spalania? Prowadzący legalną działalność gospodarczą małopolscy rzemieślnicy zduni, żądają od autorów tych propozycji przedstawienia konkretnych na to dowodów. Zapewne mieszkańcy tych gmin także chcieliby je poznać! Mając zatem na względzie czynnik społeczny i ogólną zasadę, by proponowane rozwiązania były jak najbardziej przyjazne i akceptowalne dla mieszkańców, czyż nie wystarczyłoby – jak to proponują rzemieślnicy zduni, wprowadzić do nowego POP regulacje, które zwyczajnie, jak w innych krajach Unii Europejskiej, wykluczą możliwość stosowania wszystkich tych emiterów, które nie spełniają europejskich norm emisji, a chcąc promować stosowanie drewna jako OZE wprowadzą dotacje	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zachęcające do stosowania automatyzacji spalania, czy dodatkowych zabezpieczeń eksploatacyjnych np. skutecznych filtrów cząstek stałych? d. Nie można zakazu spalania drewna/biomasy dla wszystkich typów urządzeń, już nadal uzasadniać tym samym 11-krotnie zawyżonym wskaźnikiem 380g/GJ (~570mg/m3). Osiągniemy bowiem obliczeniowo, po wykluczeniu stosowania wszystkich instalacji spalających drewno wysoki łączny efekt ekologiczny – ale niestety znów tylko „na papierze", a w rzeczywistości wykluczenie stosowania pieców i kominków nie wpłynie zauważalnie na poprawę jakości powietrza, gdyż prawdziwa emisja jest z nich kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt razy niższa. Tak niska emisja ze spalania drewna/biomasy jest powszechnie uznawana – co potwierdza dyrektywa Ekoprojektu, uznając ją za całkowicie bezpieczną dla zdrowia mieszkańców i niepowodującą pogarszania jakości powietrza. Postulujemy zatem, by wprowadzić proponowane od dawna przez zduńskich specjalistów od budowy pieców i kominków rozwiązania, które w praktyce stosowania zabezpieczą i zagwarantują dopuszczalny poziom emisji przy spalaniu drewna/biomasy drzewnej, tak w nowych, jak także w przebudowanych i dostosowanych do nowych wymogów emisyjnych starych piecach i kominkach. 3. Szkodliwa dla środowiska propozycja obniżenia poziomu pyłów z 40 do 20 mg/m3 a. Zduni krytykują i wskazują bezzasadność oraz szkodliwość dla ochrony klimatu wprowadzenia przedstawionej do nowego POP propozycji obniżenia dopuszczalnego poziomu emisji pyłów PM ze spalania drewna/biomasy drzewnej. Jeżeli by przyjąć za dostępnymi wyliczeniami, że średnia emisja PM ze spalania drewna byłaby na poziomie przyjętego w EMEP/EEA wskaźnika 380g/GJ (~570mg/m3) i wtedy rzeczywiście wynosiłaby ok. 22 kg pyłów rocznie (np. ze spalania w sezonie w kominku 3 x dziennie po niecałe 7kg drewna). Gdybyśmy natomiast zamiast totalnego zakazu spalania drewna wprowadzili tak jak w całej Unii Europejskiej graniczny limit tej emisji do poziomu 40mg/m3 (27g/GJ), emisja ta wyniosłaby zaledwie ok. 1,5kg rocznie. Jaki więc sens miałoby jej obniżanie o połowę do 20mg/m3 (13,5g/GJ), czyli do 0,75kg rocznie? To różnica praktycznie niezauważalna z punktu widzenia poprawy jakości powietrza i dająca zauważalny efekt ekologiczny tylko na „papierowych obliczeniach", tym bardziej jeżeli porównamy ją do emisji z przemysłu – tzw. punktowej, gdzie pozwolenia dopuszczają często emisję 1-2 kg na godzinę. Jeżeli rzeczywiście jakiś „kopciuch" miałby emisję pyłu na poziomie 570mg/m3 (380g/GJ), to wprowadzając zakaz jego stosowania osiągniemy efekt ekologiczny ograniczenia emisji pyłów aż o 22kg rocznie. Jeżeli natomiast w jego miejsce dopuścilibyśmy stosowanie instalacji spełniającej wymogi Ekoprojektu, czyli 40mg/m3 (27g/GJ) to osiągnęlibyśmy bardzo porównywalny efekt – ograniczenie emisji o 20,5kg rocznie.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Tak niewielkie różnice, wręcz w granicach błędu pomiarowego, to wielkości bardzo porównywalne a osiągnięty tak znikomy dodatkowy efekt ekologiczny 0,75kg pyłu rocznie, jest nieporównywalnie mniejszy, niż powstałe z tego tytułu straty dla środowiska i zdrowia mieszkańców, które spowoduje wykluczenie w ten sposób możliwości stosowania drewna do ogrzewania budynków mieszkalnych. Ponieważ autorzy tego „pomysłu" – (ograniczenia do 20mg/m3 PM) nie przedstawili obliczeń dla dokonanych symulacji, ani nie przeanalizowali go ze specjalistami z branży zduńskiej, zajmującymi się produkcją i budową urządzeń do indywidualnego ogrzewania budynków drewnem/biomasa drzewną, dlatego też skąd mieli wiedzieć, że osiągnięcie tak niskiego poziomu emisji przy stosowanych dziś technologiach budowy ogrzewaczy pomieszczeń, wymagać będzie spalania tylko bardzo małych porcji paliwa (taki poziom Ekoprojekt wymaga tylko od urządzeń spalających typowo w małych ilościach pellet). Jeżeli ponadto taki poziom miałby zostać wprowadzony – jak to proponuje Atmoterm - już za rok, to w praktyce wprowadzi on zdecydowane ograniczenie możliwości stosowania drewna, gdyż będzie mogło być ono spalane tylko w bardzo małych, wręcz ozdobnych ilościach. Natomiast o wiele lepiej wyposażone w możliwości zagwarantowania czystego spalania zwykle przy dużych ilościach drewna piece, zostaną praktycznie wykluczone ze stosowania. Wykluczenie zaś możliwości spalania większych ilości drewna (w ilości dostosowanej do potrzeb grzewczych budynku), zwłaszcza w piecach pokojowych (piecokominkach) spowoduje ich faktyczne wykluczenie z udziału w nadchodzącej transformacji energetycznej, a przez to faktyczną nieobecność wytwarzanych przez branżę zduńską urządzeń grzewczych na drewno/biomasę w krajowym miksie energetycznym. Będzie to wykluczenie możliwości stosowania największego bezemisyjnego dla CO2 możliwego źródła OZE – biomasy drzewnej i to w okresie, kiedy zaczynamy wprowadzać transformację energetyczną, szukającą zrównoważonych sposobów zwiększenia wykorzystywania OZE. Wykluczymy w ten sposób możliwość zwiększania stosowania naszego największego i ogólnie dostępnego OZE, jakim jest przede wszystkim drewno/biomasa drzewna, spowalniając zarazem realizacje neutralności klimatycznej. Przygotowany nowy POP, nie powinien zatem w dobie prowadzonej dziś transformacji energetycznej, wprowadzić żadnych działań, które ograniczałyby stosowanie OZE, w tym przede wszystkim takich, które w praktyce eliminowałyby możliwość stosowania drewna jako OZE do ogrzewania indywidualnych budynków mieszkalnych. W ten sposób dobrze medialnie wyglądający zapis o obniżeniu emisji pyłów z 40 na 20mg/m3, da w praktyce minusowy efekt ekologiczny, gdyż zmniejszy skuteczność transformacji energetycznej. - Ponadto specjaliści z branży zduńskiej, którzy nie szukają tanich efektów medialnych, lecz praktycznego i rzeczywistego efektu czystego powietrza	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		podkreślają, że wprowadzenie proponowanych przez nich technicznych i prawnych zabezpieczeń ich użytkowania, da o wiele wyższy efekt ekologiczny niż rozwiązania proponowane przez Atmoterm. [3] b. Ponadto na ewentualne obniżenie emisji potrzeba czasu i trudno sobie wyobrazić okres dostosowawczy krótszy niż 7-10 lat. Podobnie wprowadzano kiedyś obniżanie poziomów emisji w innych krajach zachodnich, dając przedsiębiorcom 10-letni okres na dostosowanie. Przecież NCBiR w grudniu 2019 r. dopiero rozpisał pierwszy konkurs na trzyletni okres badania pieców i kominków celem obniżenia emisji pyłów do 20mg/m3. Jak zatem można żądać od małopolskich zdunów, by już za rok budowali wyłącznie takie urządzenia, skoro dopiero przeznaczono fundusze unijne na opracowanie takiej technologii. Autorzy tej propozycji wyraźnie stracili kontakt z rzeczywistością. c. Wśród czterech znanych i stosowanych do indywidualnego ogrzewania budynków mieszkalnych technologii OZE – w tym tych najnowszych takich jak – kolektory słoneczne i ogniwa fotowoltaiczne, pompy ciepła czy spopularyzowane od połowy ub. wieku kotły na biomasę, nie może w procesie transformacji energetycznej zabraknąć tej najstarszej i najpowszechniej dostępnej, czyli ogrzewaczy pomieszczeń, opartej na spalaniu lokalnego paliwa jakim jest drewno – technologii OZE, jakimi są pokojowe piece czy współczesne piecokominki oraz kominki. Przecież dziś w całej Europie na nowo promuje się ich stosowanie, a w wielu krajach wprowadza nawet wysokie dotacje, zachęcające do ich stosowania w miejsce usuwanych dotychczasowych instalacji grzewczych opartych na wykorzystywaniu paliw kopalnych np. gazu. Ogrzewacze pomieszczeń na biomasę mają bowiem niebagatelną przewagę nad innymi technologiami OZE, gdyż nie tylko pozwalają dostarczać komfortowo najtańsze i najzdrowsze ciepło, ale przede wszystkim zapewniają je zawsze wtedy, kiedy go tylko potrzebujemy, czyli nawet wtedy, kiedy zabraknie dopływu energii elektrycznej. Spalając zaś drewno jako lokalnie dostępne paliwo, zapewniają dodatkową niezależność od importowanych paliw, zwiększając w ten sposób rzeczywiście poziom bezpieczeństwa energetycznego mieszkańców - co w naszym klimacie jest niezbędne. - Jeżeli chcemy zatem, żeby nowy POP uwzględniał współczesne wymogi transformacji energetycznej i nie blokował działań prowadzących do osiągnięcia w krótkim stosunkowo czasie celu neutralności klimatycznej (zmniejszenia stosowania do celów grzewczych paliw kopalnych w tym także gazu), musimy wprowadzić do niego już dziś rozwiązania, które nie będą ograniczać, lecz wręcz promować i zachęcać (wspierać dotacjami) stosowanie drewna jako OZE do ogrzewania naszych domów. Nie mogą być dotacjami wspierane tylko niektóre technologie OZE, a ta najstarsza ma być z nich wykluczona. Takie działania	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przeczą zasadzie równości podmiotów gospodarczych i zrównoważonego rozwoju. Powinniśmy także uwzględniać przewidywane ponoszone koszty społeczne, gdy wykluczymy lub ograniczymy możliwość stosowania do ogrzewania budynków mieszkalnych drewno nasze największe i najtańsze OZE. d. Nie możemy też lekceważyć potencjału energetycznego, jaki mogą zapewnić nam polskie lasy, które pokrywają powierzchnię naszego kraju niemal w 30%. Wraz z pozostałym drzewostanem pozwalają dostarczyć tzw. drewna energetycznego, czyli drewna opałowego z nadwyżką, teoretycznie dla ogrzewania wszystkich mieszkań. Nowe rozwiązania POP powinny zatem nie ograniczać, lecz sprzyjać zwiększaniu jego aktywnego spalania we współczesnych piecach pokojowych i kominkach, a nie prowadzić do zwiększania jego zalegania i gnicia w lasach (spalają się biernie). Dlaczego drewno bezproduktywnie z punktu widzenia energetycznego gnijąc w lesie, ma dodatkowo jeszcze powiększać emisję do atmosfery niezwykle szkodliwego gazu cieplarnianego metanu, skoro gdyby zostało zagospodarowane i aktywnie zamienione na ciepło, ograniczyłoby tym samym spalanie innych paliw kopalnych- np. węgla i gazu, przyczyniając się do zwiększenia efektu neutralności klimatycznej i to w najprostszy i najtańszy sposób. Branża zduńska nie wyobraża sobie transformacji energetycznej, bez zdecydowanego zwiększenia stosowania drewna jako OZE. Nie wyobraża sobie także NOWEGO POP – bez zdecydowanej promocji prosumenckiego pozyskiwania ciepła z drewna w indywidulanych instalacjach grzewczych. W słonecznych Włoszech dziś to drewno/biomasa drzewna jest OZE nr 1 i stanowi 34% jego udziału, przy 12% z pomp ciepła czy tylko 9,5% z energii słonecznej. W naszym zaś kraju, o znacznie niższym nasłonecznieniu, ale za to największym zalesieniu w Europie centralnej, ten udział mógłby być zdecydowanie większy. Jak można dziś obliczyć, ciepło z drewna jako OZE mogłoby stanowić ponad 30% całej wytwarzanej energii cieplnej. Nowy POP powinien uwzględnić ten nowy sposób patrzenia na potencjał energetyczny drewna i odstąpić od nieaktualnych już ideologii eliminowania jego stosowania. Bez uwzględnienia takich możliwości pozyskiwania ciepła z „drewna jako OZE”, przygotowywany Program ochrony powietrza dla małopolski, niczym nie będzie się różnił w proponowanych sposobach działania, od swoich „niechlubnych” poprzedników POP – z roku 2013 i z 2017 roku. 4. Gwarancja czystego powietrza Najstarsza i największa technologia OZE – czyli domowe ogrzewacze pomieszczeń (pokojowe piece i kominki) umożliwiają dziś wprowadzanie technicznych i prawnych rozwiązań, pozwalających praktycznie na	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zagwarantowanie CZYSTEGO POWIETRZA podczas spalania w nich drewna/biomasy drzewnej. Opieranie nowego POP na dotychczasowych założeniach, że palenie drewnem w użytkowanych dzisiaj piecach i kominkach będzie nadal jak na poziomie przyjętym w poprzednich POP-ach czy w Uzasadnieniu do krakowskiej uchwały antysmogowej z 15 stycznia 2016 r., oznacza ignorowanie współczesnego rozwoju technologicznego i odrzucanie aktualnych wyników badań, potwierdzających możliwości zagwarantowania czystego jego spalania i to na poziomie wyznaczonym w Rozporządzeniu UE jako całkowicie bezpiecznym dla zdrowia i środowiska. Nie mają zatem uzasadnienia próby radykalnego ograniczenia stosowania drewna jako OZE w budynkach mieszkalnych. Nie mają również sensu obawy, że miejsce zakazanego w kopciuchach spalanego węgla, zastąpi spalanie w nich jeszcze bardziej powodującego zanieczyszczenie drewna. Jeżeli wprowadzono by rozwiązania dopuszczające emisję wyłącznie na określonym europejskim poziomie, wtedy stosowanie kopciuchów zostałoby całkowicie wykluczone, niezależnie czym byłyby opalane. Drewno zaś byłoby dopuszczone do spalania wyłącznie w spełniających wymogi emisyjne kotłach, piecach i kominkach, w dodatku posiadających dodatkowe zabezpieczenia eksploatacyjne, które całkowicie wykluczyłyby niedozwoloną emisję, czy spalanie niedozwolonych paliw. Najwyższy zatem już czas, by autorzy propozycji do nowego POP zapoznali się ze współcześnie stosowanymi, znanymi w całej Europie rozwiązaniami technicznymi i prawnymi, które pozwalają na wprowadzenie skutecznych sposobów zagwarantowania czystej emisji ze spalania drewna. Wiedzę tę zduni mogą przekazać – np. w proponowanym Zespole Roboczym, by potem można je było przełożyć na konkretne działania naprawcze. Propozycje: Swoje propozycje do nowego POP, branża rzemiosła zduńskiego koncentruje na wprowadzeniu technicznych i prawnych zabezpieczeń eksploatacyjnych pieców i kominków, które w o wiele skuteczniejszy sposób zagwarantują czyste powietrze i ochronę klimatu podczas ich użytkowania, niż proponowane przez Atmoterm zapisy ograniczające ich stosowanie, czy obniżające w nierealnym okresie czasu ich dopuszczalny poziom emisji pyłów. a. Branża rzemiosła zduńskiego uważa, że nie można koncentrować się tylko na skrajnym obniżaniu poziomu emisji pyłów. Skoro zawarte w Rozporządzeniu UE – Ekoprojekcie wymagania, regulują już dopuszczalne wartości emisji i to nie tylko z pyłów, ale także z CO, NOX, OGC przy określonej efektywności spalania, co oznacza, że zachowanie określonych tam poziomów emisji łącznie ze wszystkich wskazanych związków razem, przyniesie znacznie większy efekt dla ochrony powietrza niż samo tylko ograniczanie jednego z nich, gdyż wtedy nawet efekt ten może okazać się wręcz odwrotny. Jako branża zduńska jesteśmy przekonani, że o wiele większy efekt poprawy jakości powietrza da wprowadzenie	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		proponowanych w Ekoprojekcie zabezpieczeń eksploatacyjnych, niż proponowane obniżenie poziomu pyłów. Jeżeli potrafimy dziś wprowadzić znane i sprawdzone w innych krajach rozwiązania gwarantujące skutecznie czyste spalanie drewna, nie potrzebujemy już rozwiązań ograniczających, czy wykluczających jego stosowanie do celów grzewczych. To właśnie jego stosowanie, przyczyni się zarówno do ochrony powietrza, jak i klimatu zmniejszając emisję gazów cieplarnianych, przez umożliwienie ograniczenia spalania paliw kopalnych. Biomasa drzewna spalana w ogrzewaczach pomieszczeń zapewnia najbardziej dostępne, najtańsze, zdrowe i niezależne źródło ciepła, stanowiąc najbardziej prospołeczny sposób osiągania celu neutralności klimatycznej. b. Ustosunkowując się do proponowanych w POP zapisów, branża rzemiosła zduńskiego zdecydowanie sprzeciwia się utożsamianiu spalania węgla, jako paliwa kopalnego w starych piecach i kotłach, ze spalaniem drewna jako OZE w gwarantujących spełnianie wymogów emisyjnych Ekoprojektu współczesnych piecach pokojowych – piecokominkach i kominkach. Nie można już nadal do jednego worka „paliw stałych" wrzucać tak samo paliwa kopalne – jak i drewno jako OZE. Proponowanie w nowym POP takich rozwiązań świadczy, że kompletnie ignoruje się i praktycznie utrudnia transformację energetyczną prowadzącą do zwiększenia stosowania technologii i paliw jako OZE. Dlatego jako branża, domagamy się od autorów propozycji do nowego POP wycofania zapisów, rozszerzających krakowski zakaz palenia drewnem na gminy uzdrowiskowe, czy jeszcze inne i wprowadzających w nierealnym czasie nieskuteczne dla planowanego efektu ekologicznego rozwiązania. W świetle powyżej przytoczonych argumentów i ich uzasadnienia, branża domaga się natomiast wprowadzenia do nowego POP zapisów, które dopuszczą na określonych warunkach, tak w Krakowie, jak i w całym województwie możliwość palenia drewnem w piecach i kominkach, spełniających określone wymogi oraz wprowadzą system dopłat i dotacji promujących stosowanie ogrzewaczy pomieszczeń, podobnie jak się to robi wobec innych technologii OZE. Jak to już wielokroć proponowaliśmy, spalanie drewna powinno być promowane i dopuszczone, wyłącznie po spełnieniu szczegółowo określonych warunków, które nie będą ograniczać lub zwiększać ilość energii produkowanej z biomasy w indywidualnych ogrzewaczach pomieszczeń. c. Tylko w ścisłej współpracy autorów POP z rzemiosłem zduńskim, będzie możliwe wypracowanie skutecznych rozwiązań naprawczych, uwzględniających stosowanie biomasy. Eksperci i specjaliści z branży rzemiosła zduńskiego, znając zasady warunkujące ekologiczne spalanie drewna w piecach i kominkach, już wielokrotnie zwracali się do przedstawicieli Zarządu Województwa z propozycjami szczegółowo przedstawiającymi możliwe do wprowadzenia techniczne i prawne zabezpieczenia eksploatacyjne użytkowania pokojowych pieców i kominków, a	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		teraz mogliby je przedstawić i dopracować w proponowanym Zespole Roboczym. [4] - Dlatego też w swym Stanowisku branża zduńska wyraża swój zdecydowany sprzeciw wobec zaproponowanych przez Atmoterm zapisów wprowadzenia wymogu stosowania jedynie elektrofiltrów, a nie w ogóle wszelkich możliwych technologii filtrów cząstek stałych. Propozycja stosowania funkcjonujących wyłącznie przy obecności prądu elektrycznego tylko elektrofiltrów, znacznie ogranicza możliwość stosowania innych proponowanych przez zdunów technologicznych zabezpieczeń eksploatacyjnych. Dlatego zduni sprzeciwiają się wprowadzeniu takiego rozwiązania, gdyż są świadomi nieskuteczności funkcjonowania elektrofiltrów w PRAKTYCE ich stosowania. Znają bowiem nie tylko ich uciążliwość stosowania, ale zarazem wiedzą jak łatwo przez „wyłączenie bezpiecznika" i odcięcie od dopływu prądu wyłączyć je z użytkowania. Dlatego proponują, by w nowym POP wprowadzić koniecznie możliwość stosowania sprawdzonych od dawna, grawitacyjnych filtrów kanałowych (piecowych), które po zabudowaniu we wnętrzu pieca czy kominka są już praktycznie nieusuwalne. W ten sposób mogą pełnić swoją funkcję w sposób stały, gwarantując realne obniżanie poziomu emisji pyłów, a także innych związków. Ponadto zapewniają one działanie także przy awarii i braku dopływu prądu. Zapis w POP powinien zatem obejmować stosowanie wszystkich skutecznych filtrów i brzmieć „stosowanie filtrów cząstek stałych". d. Zduni – doceniają propozycję wprowadzenia automatyzacji procesu spalania. Jednak absolutnie nie zgadzają się na to, by wymóg ten został wprowadzony w okresie jednego roku! Wprowadzane przez POP nowe rozwiązania techniczne powinny wzorem podobnych rozwiązań z krajów zachodnich, szanować krajowych producentów i wykonawców, poprzez zapewnienie im wystarczającego okresu czasu potrzebnego na przygotowanie i wprowadzenie dostosowanych i dedykowanych do danego typu urządzeń technik automatyzacji spalania. Jak wielkiej trzeba naiwności, by sądzić, że producenci i wykonawcy w ciągu jednego roku zdążą przebadać, dostosować, wdrożyć oraz wyprodukować automatyczne sterowniki procesu spalania, dedykowane do tak wielu różnych rodzajów urządzeń spalających drewno. e. Zwracamy uwagę, że założenia, symulacje i wyniki modelowania, na podstawie których wskazano scenariusze i propozycje rozwiązań naprawczych do POP będą zweryfikowane na podstawie wyników pomiarów na stacjach pomiarowych. Dodatkowo, drewno jako OZE powinno być uwzględnione w określeniu potencjału wykorzystania odnawialnych źródeł energii w województwie małopolskim. Atmoterm będzie odpowiadał za ich zgodność z deklarowanymi kryteriami otrzymanego Zamówienia.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Zduni doceniają działania Urzędu Marszałkowskiego, które wychodzą już do specjalistów branżowych, próbują nawiązać z nimi konstruktywny dialog. Przedstawiając w swym Stanowisku krytyczne uwagi wobec projektu Atmotermu, zduni wyrażają zarazem nadzieję na ich wspólne dopracowanie i zmianę z korzyścią tak dla mieszkańców, jak i środowiska. Ufamy, że wspólnie będzie można wypracować nowe działania naprawcze do małopolskiego POP, które będą już oparte na nowych i wiarygodnie rozpoznanych głównych źródłach zanieczyszczeń powietrza i na nowych działaniach naprawczych. Będą one też wspierać krajowe działania dla ochrony powietrza w finansowanym przez NFOŚiGW programie Czyste Powietrze, a zarazem wprowadzać do niego rozwiązania zgodne z polityką neutralności klimatycznej w sposób przyjazny, tak dla mieszańców, jak i środowiska. Przyjęcie propozycji zduńskich pozwoli ponadto mieszkańcom Krakowa i Małopolski znów poczuć się Europejczykami, którym nikt brutalnie nie odbiera możliwości palenia drewnem w swych domowych piecach i kominkach i nie pogarsza w ten sposób standardu i jakości ich życia, do poziomu nieakceptowalnego nigdzie indziej w Europie. - Małopolscy zduni – przedstawiając swoje krytyczne Stanowisko wobec przedstawionych przez Atmoterm propozycji, są przekonani, że wprowadzenie proponowanych przez nich zmian, pozwoli w krótkim czasie zmienić też mapki ukazujące nasz kraj w kolorze brunatno- czerwonym na kolor zielony – taki jak w tych krajach Europy, gdzie palenie drewnem w domowych piecach i kominkach jest dozwolone (pod określonymi warunkami), a ponadto promowane i objęte systemami dotacji, a Programy ochrony powietrza opierają się tam na rzetelnie rozpoznanych i potwierdzonych źródłach głównie wpływających na jakość powietrza – którym przecież wszyscy oddychamy. Literatura dostępna na www.zduni.eu: 1. K. Szramowiat-Sala, K. Sornek, W. Goryl, M. Filipowicz - Techniki pozwalające na identyfikację i określenie źródła pochodzenia zanieczyszczeń pyłowych powietrza – przegląd dotychczasowych badań - manuskrypt 2. M. Sułkowski – Kierunki rozwoju ogrzewaczy pomieszczeń - błędy w uzasadnieniu krakowskiego zakazu palenia drewnem - manuskrypt 4. Tabela: Wytwarzanie ciepła z drewna jako OZE 5. Tabela: Średni koszt ogrzewania 5. Tabela: 5 Klas zabezpieczeń eksploatacyjnych 6. Małopolski Cech Zdunów i Zawodów Pokrewnych – Pismo do P. Łyczko z dn. 1.08.2019r. W załączeniu podpisy popierające Stanowisko	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		https://www.petycjeonline.com/signatures.php?tunnus=poparcie_stanowiska_zdunow_tak__dla_palenia_drewnem_w_ekologicznych_piecach_i_kominkach&page_number=85&num_rows=10 (*zmieniono link podany przez Opiniującego ze względu na zawarte w nim dane osobowe*)	
54	**Osoba prywatna**	Jako mieszkaniec Krakowa muszę z pełną świadomością stwierdzić, że proponowane zmiany w zakresie transportu nie mają nic wspólnego z rzeczywistością. Jedyne uzasadnienie ich wprowadzenia to chęć nabicia pustej kasy miasta kosztem mieszkańców. Zanieczyszczenia transportowe są znikomym procentem ogółu zanieczyszczeń Krakowa. Dobitnie pokazała to niedawna sytuacja epidemiologiczna i pomiary wykonywane podczas niej. Dodatkowo ilość samochodów wjeżdżających do miasta a nie spełniających obowiązujących ich norm emisji jest bardzo mała. Jestem diagnostą samochodowym więc temat nie jest mi obcy. Komunikacja zbiorowa jest obecnie niewydolna, a jej ceny nijak się mają do jakości oferowanych usług. Jedyne co władze miasta Krakowa potrafią robić to podnosić ceny wszystkiego, co spowodowane jest oczywistą nieudolnością w zarządzaniu miejskim budżetem. Mieszkańcy nie mają obecnie lepszej alternatywy niż własne auto (pomysły typu "rowery cargo" są zwyczajnie śmieszne, nie chcę ich nawet komentować) a miasto nie robi nic, żeby tą sytuację zmienić. Nie każdego stać na nowy samochód co 4 lata, szczególnie mieszkając w miejscu gdzie za wszystko trzeba kilkukrotnie przepłacać. Uprzejmie proszę więc o opanowanie i powściągliwość w wymyślaniu kolejnych durnych przepisów. Wiem, że moja opinia i tak nie będzie wzięta pod uwagę bo nie jest zgodna z obecnie panującą poprawnością polityczną, ale nadzieja umiera ostatnia.	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[13] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[14]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" –

[13] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

[14] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
55	**Osoba prywatna**	Proponowane normy emisji w strefach są zbyt restrykcyjne i niestety promują obywateli zamożnych którzy posiadają nowsze=droższe=mniej emitujące pojazdy. Projekt sam w sobie jest rozsądny ale sugeruje obniżyć pułapy emisji aby wykluczyć tylko najniższe klasy pojazdów	**CZĘSCIOWO UWZGLEDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.
56	**Osoba prywatna**	Proponowane zmiany w zakresie wprowadzania Stref Czystego Transportu w scenariuszach innych niż pierwszy uważam za niedopuszczalnie, niedopasowane do realiów ekonomicznych społeczeństwa a także wątpliwie skuteczne. Uzasadnienie:	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Powołując się na dane WIOS w Warszawie 80% emisji pyłu PM10 to unos wtórny, który jest niezależny od norm emisji spalin (źródło: https://tvn24.pl/tvnwarszawa/najnowsze/smog-nie-pojawil-sie-nagle-rosnie-swiadomosc-nie-odczyty-740292). Podobnie jak kilkanaście procent powstałe na skutek ścierania się opon i mechanizmów samochodów. Jeśli chodzi zaś o emisję tlenków azotu, to przeprowadzone ostatnio badania 40. letniego samochodu z silnikiem wysokoprężnym wg normy WLTP wskazują, że niekoniecznie musi on być bardziej uciążliwy dla środowiska niż wiele samochodów nowych (źródło: https://www.wyborkierowcow.pl/mercedes-w123-240d-emisja-spalin/). Proponowane rozwiązanie spowoduje również segregację ekonomiczną, de facto umożliwiającą używanie samochodu jedynie osobom bardziej zamożnym. Można przewidzieć, że społeczne skutki uniemożlwienia poruszania się samochodem osobom niezamożnym będą jednoznacznie negatywne. Spowodują zmieniejszenie mobilności społeczeństwa, utrudnią utrzymanie więzi międzyludzkich i zmniejszą aktywność zawodową. Brak możliwości eksploatacji starszych samochodów dostawczych przez drobnych przedsiębiorców spowoduje znaczący wzrost cen usług, a także wypadnięcie z rynku podmiotów, które na zakup nowoczesnego samochodu nie będą mogły sobie pozowolić. Konieczność zastąpienia sprawnych, lecz nie spełniających norm pojazdów nowymi, również nie jest obojętna dla środowiska naturalnego, gdyż zarówno produkcja nowych, jak i recycling starych pojazdów nie jest obojętny, a im krócej pojazdy są eksploatowane, tym gorszy jest ich ślad węglowy. Podsumowując, proponowane rozwiązanie z wprowadzeniem Stref Czystego Transportu wewnątrz obwodnic innych niż pierwsza, jest niemożliwe do zaakceptowania. Ufam, że mając na uwadze dobro mieszkańców, szczególnie tych najmniej zamożnych, odstąpią Państwo od jego realizacji.	**przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe.
57	**Osoba prywatna**	Nie ma w RP rzetelnego sposobu weryfikacji składu norm spalin w pojazdach i spełniania normy euro X. Miasto i region w ten sposób same strzelają sobie w kolano, wyrzucając turystów przemieszczających się samochodami.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).
58	**Osoba prywatna**	Wprowadzać częściowe ograniczenia w centrum miasta jeszcze jest do zrozumienia, ale jeśli ma być to w cały mieście to Państwa już ponosi fantazja. Rozumiem, że zmuszenie parudziesięciu tysięcy mieszkańców do sprzedaży samochodu, albo wymiany ze względu na konieczność posiadania (transport itp), to "nie wasz problem" ? A co z posiadaczami aut zabytkowych? Czy ktokolwiek myśli o tym? Przestańcie zabetonowywać każdy wolny skrawek zieleni w mieście to matka natura poradzi sobie ze "smogiem" lepiej od całej waszej "machiny urzędniczej".	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
59	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie limitu Euro6 dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym jest chybione. Proponuję obniżenie limitu do Euro5. Samochody te posiadają filtr DPF (co powinno być weryfikowane przy przeglądzie rejestracyjnym) - jadąc za takim pojazdem "nie uświadczysz grama sadzy". Zanieczyszczenia powodują głównie starsze pojazdy, z niesprawnym systemem wtryskowym i tzw "busiarze" jeżdżący zdezelowanymi pojazdami. Wyniki badań krajów, w których ograniczenia takie wprowadzono pokazują że stężenia NOx wcale nie spadły. Obszar III obwodnicy i Euro6 oznacza ogromne koszta dla mieszkańców miasta. Kto będzie to finansował? Najłatwiej robić "ekologię" za czyjeś pieniądze - dla Marszałka to jest tylko kwestia zamówienia nowego samochodu służbowego za publiczne pieniądze.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
60	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się na wprowadzenie stref czystego transportu ani jakiekolwiek ograniczanie ruchu samochodowego w mieście. Samochody odpowiadają za znikomy procent zanieczyszczeń, w przeciwieństwie do zanieczyszczeń napływających z gmin sąsiednich. To jakością pieców oraz tym czym w nich się pali należy się zająć.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
61	**Osoba prywatna**	Idąc w takim tempie wykluczacie ~80% samochodów z wjazdu do masta, a kierowcy płacą podatki i mają prawo używania auta ! Powodujecie wykluczenie komunikacyjne dla wielu grup społecznych... osób schorowanych, matek z małymi dziećmi (np. powadzenia na dojeżdżaniu rowerem z 2 dzieci w deszczu lub w zimie...). Za szybkie tempo tych "zmian" i nie poparte żadnymi krzyżowymi	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		analizami. Doprowadzicie do protestów ulicznych.... A wtedy powodzenia przy następnych wyborach...	**wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
62	**Przedsiębiorca**	Wdrożenie jest planowane zbyt wcześnie i nie pozwoli na dostosowanie flot moich dostawców z okolic Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
63	**Osoba prywatna**	Jeśli chodzi o strefy czystego transportu, to projekt w obecnej formie w 2025 roku sprawi, ze biedniejsi ludzie posiadający starsze samochody będą wykluczeni komunikacyjnie np. nie każdego emeryta stać na 10cio letnie auto a bez niego może nie zrobić zakupów czy tez odwiedzić znajomych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Co więcej - na ogół jeździmy coraz nowszymi autami z bardziej rygorystycznymi normami spalin, de-facto wymiana aut na bardziej ekologiczne postępuje naturalnie i nie trzeba tego narzucać za pomocą jakiś ustaw. Co więcej - epidemia COVID-19 pokazała, ze ruch samochodowy nie jest tak ważnym czynnikiem jeśli chodzi o jakość powietrza w Krakowie i rozwiązania należy szukać gdzie indziej.	**pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).
64	**Osoba prywatna**	Nie stać mnie na kupno nowego samochodu, cena za komunikacje miejska już została podniesiona a na rowerze ze względów zdrowotnych nie mogę jeździć.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
65	**Osoba prywatna**	Postuluję wprowadzenie wymogu samochodów EURO 4 na nieco większym obszarze gęstej śródmiejskiej zabudowy tj. obszarze Strefy Płatnego Parkowania, a nie tylko 2 obwodnicy. Z terminem 1 rok od uchwalenia i 2025 na pozostałym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

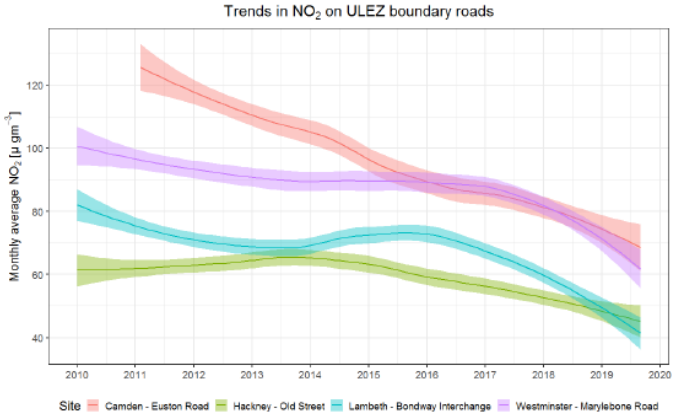
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		obszarze 3 obwodnicy. Warto zastanowić się nad datą wprowadzenia aut elektrycznych w terminie np 2030 roku na terenie całej 3 obwodnicy. Miałaby to być zachęta dla mieszkańców do śmielszego testowania nowych rozwiązań i przystosowania się do zmian w długim terminie, ewolucyjnie. Jeżeli auta elektryczne nie zyskałby na popularności do tego czasu zawsze można by odroczyć ten termin w 2028 roku, ale wyznaczenie celu dojścia do bezemisyjnego transportu na 2030 wydaje się słuszne	**Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
66	**Osoba prywatna**	W 100% popieram treść uchwały. Nie dajcie sobie wmówić garstce głośnych, ale nielicznych epigonów nieograniczonej niczym jazdy samochodem, że oni reprezentują większość mieszkańców, gdyż większość mieszkańców popiera zmiany zmierzające do poprawy stanu powietrza.	**UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Uwaga została rozpatrzona w trakcie konsultacji społecznych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
67	**Osoba prywatna**	Generalnie popieram walkę o czyste powietrze. Natomiast proponowałbym kilka zmian w programie: 1. Wprowadzenie dłuższej karencji dla mieszkańców obszaru niż dla osób spoza. Osoby spoza obszaru mogłyby dojechać starszym samochodem do P&R i po centrum poruszać się komunikacją miejską lub rowerem. Mieszkańcy zaś mieliby więcej czasu na wymianę samochodów. Należy bowiem pamiętać, że mieszkaniec strefy praktycznie nie mógłby nawet z miasta wyjechać starszym samochodem. 2. Wprowadzenie możliwości wjazdu odpłatnego – aby zniechęcać do wjazdu codziennego, ale nadal, przynajmniej przez jakiś czas (okres przejściowy), umożliwiać wjazd okazjonalny. Byłby to zapewne znikomy udział w ruchu, a ułatwiałby sporadyczne korzystanie ze starszego samochodu. 3. Zniesienie ograniczeń wobec pojazdów zabytkowych. Pojazdy 25-letnie i starsze nie mają szans na spełnienie norm. Ich liczba jest jednak znikoma i, podobnie jak w poprzednim punkcie, byłby to zapewne znikomy udział w ruchu, a ułatwiałby sporadyczne korzystanie z zabytkowego samochodu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
68	**Osoba prywatna**	Projekt całkowicie pomija istnienie samochodów zabytkowych i kolekcjonerskich, ewidencjonowanych przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, które z założenia mając być zachowane w stanie niezmienionym, nie mogą zostać unowocześnione do spełnienia aktualnych norm. W taki właśnie sposób traktuje je także Kodeks Drogowy. Jednocześnie pojazdy te nie są użytkowane w sposób ciągły, tj. nie realizuje się przy ich użyciu podstawowej, codziennej funkcji transportowej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
69	**Osoba prywatna**	Dzień dobry, to niedopuszczalne żeby zabronić używania legalnie dopuszczonych do ruchu pojazdów. Przykłady takich działań z innych państw pokazują, że nie ma to wpływu na poprawę powietrza. Skoro mój samochód z silnikiem diesla z 2001r został zarejestrowany, przechodzi przeglądy, nie dymi, nie zużywa oleju silnikowego to dlaczego nie mogę go używać? Zostawmy w spokoju rzeczy które działają dobrze. Każdy samochód truje. Albo zakażmy używania samochodów w ogóle (skoro miasto Kraków uważa, że są szkodliwe to każdy wyjątek np samochód z euro 6 to hipokryzja), bez względu na rodzaj napędu (spalinowy, elektryczny itd) albo przestańmy walczyć z wiatrakami, byle udawać, że coś się robi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[15], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów).

[15] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
70	**Osoba prywatna**	Proszę o zrezygnowanie z pomysłu zakazu palenia drewnem w piecach na wsiach. Proszę o przeanalizowanie korzyści i strat wynikających z tego pomysłu.	**UWZGLĘDNIONO** Program nie wprowadza zakazu palenia drewnem w kotłach i piecach. Jedyne ograniczenia w zakresie urządzeń zasilanych drewnem proponowane są jako brak finansowania ze środków publicznych od roku 2023 urządzeń grzewczych o emisji pyłów powyżej 20 mg/m^3 oraz w przypadku ogłoszenia alarmu smogowego (150 µg/m^3 stężenia pyłu PM10) zakaz wykorzystania kominków i ogrzewaczy miejscowych, jeśli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania. Program zawiera szerokie uzasadnienie poruszające kwestie społeczne, ekonomiczne i środowiskowe.
71	**Przedsiębiorca**	Zaopatrujemy szpitale na terenie całego Krakowa, brak możliwości wjazdu do centrum to absurd. Nie wyobrażam sobie jak w praktyce miałby ten cały świetny plan wyglądać. Jeśli nawet, to co, przepustki dla dostawców [szpitale, sklepy itd] czy wszystkie firmy których nie stać na NOWE auta poupadają?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
72	**Osoba prywatna**	Minimalna norma graniczna EURO na poziomie euro 6 dla silników Diesel jest niewspółmierna do analogicznej minimalnej dla silników benzynowych - euro 4. W praktyce oznaczałoby to wykluczenie wszystkich posiadaczy Diesli (interesujące mogłoby być policzenie, jak duża jest to liczba wśród mieszkańców Krakowa) poza najnowszymi samochodami, a więc: wykluczenie osób mniej zamożnych, nie mogących sobie pozwolić na zakup auta z salonu. Euro 5 wydawałoby się tu logiczniejszym rozwiązaniem. A więc tak jak w pierwszej fazie projektu, ale z ewentualnym poszerzeniem strefy ograniczenia. Jednak również nie o niemal całą aglomerację, na co wskazuje operowaniem terminem niepowstałej jeszcze 4 obwodnicy...	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w

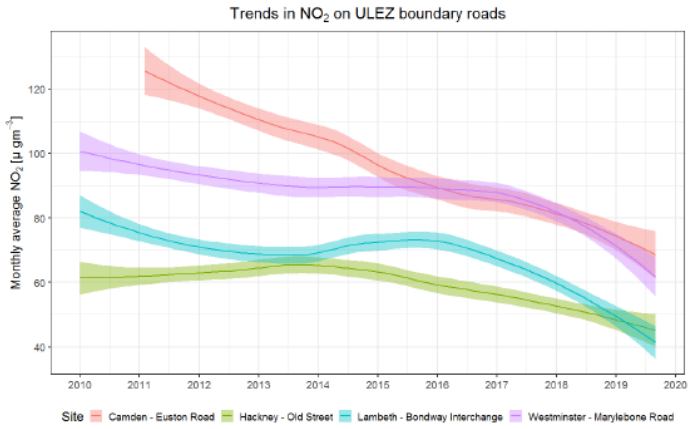
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[16] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
73	**Nauka**	Nie mam	**UWZGLĘDNIONO** Brak odniesienia.

[16] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
74	**Osoba prywatna**	Nowy program jest niedorzeczny. Skierowany przeciwko osobą mniej zamożnym których nie stać na wymianę środka transportu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[17], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
75	**Osoba prywatna**	Jak donoszą niemieckie doświadczenia, wprowadzenie ograniczeń dla pojazdów niespełniających nowych norm emisji spalin bardzo nieznacznie przełożyło się na jakość powietrza. Ponadto, uchwała ta eliminuje z ruchu pojazdu zabytkowe, dodające kolorytu ulicom, świadczące o dziedzictwie ludzkości i podnoszące atrakcyjność turystycznego miejsca, jakim niewątpliwie jest Kraków. Pamiętać należy też o fakcie, że auta stare sukcesywnie eliminowane są z ruchu poprzez sam upływ czasu i ich zużycie, w ruchu pozostają nieliczne, eksploatowane głównie w charakterze aut kolekcjonerskich.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

[17] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[18], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r. 

[18] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. W kwestii samochodów zabytkowych/kolekcjonerskich w Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
76	**Przedsiębiorca**	Jako taksówkarz wykonujący przewozy na podstawie licencji wydanych przez Gminę Kraków (Licencja TAXI oraz na Krajowy Przewóz Osób Samochodem Osobowym) posiadam samochód z silnikiem Diesla spełniający normy spalin EURO-5. W roku 2025 mój samochód będzie miał mniej niż 10 lat (a więc mniej niż statystyczna taksówka w mieście Kraków). Poważnym uchybieniem w projekcie jest także brak wyjątku dla samochodów historycznych (Częściowo wpisanym do rejestru zabytków) w tym produkowanych w Polsce przed 1989 rokiem a będących aktualnie ważnym elementem rynku turystycznego w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
77	**Osoba prywatna**	Witam. Proszę mi odpowiedzieć na pytanie. Mam duży dom około 280 m2. Mam przyłącz gazowy do domu ale ze względu na dużą powierzchnię użytkową i grzewczą nie chce się zgodzić na ogrzewanie pomieszczeń gazem gdyż uważam że będę miała zbyt duże rachunki. Chciałam zapytać czy w takim przypadku mogę się ubiegać o dofinansowanie na termoizolacje budynku z programu czyste powietrze jeżeli bym chciała ogrzewać jakimś piecem piątej generacji.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
78	**Osoba prywatna**	W projekcie nie przewidziano wyjątków dla pojazdów zabytkowych a także dla osób prowadzących działalność, w której samochód jest niezbędny. Ponadto doświadczenia z Niemiec pokazują, że tego typu ograniczenia nie przynoszą pożądanego skutku.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
79	**Osoba prywatna**	Chciałbym zwrócić uwagę na następujące kwestie, związane z planami ochrony powietrza w Krakowie: 1. Czy wzięto pod uwagę obciążenie dla środowiska, jakie powstanie w związku z koniecznością wymiany olbrzymiej części parku maszynowego zarówno miejskiego, jak i prywatnego (złomowanie, utylizacja pojazdów i ich części)? 2. Czy znane są Państwu badania dotyczące spełniania norm Euro przez starsze pojazdy, przeprowadzone niedawno w Niemczech i relacjonowane przez prasę i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		portale internetowe? https://autokult.pl/38107,zaklopotanie-w-niemczech-prawie-40-letni-mercedes-smrodzi-tak-jak-nowe-auta 3. Czy nie należałoby dokonać wyłączenia z powyższych obostrzeń samochodów zabytkowych (podobnie jak zrobiła to większość europejskich miast wprowadzających zakazy emisyjne)? W przeciwnym razie Kraków straci całkowicie możliwość organizacji licznych imprez kulturalno - turystycznych związanych z zabytkowymi autami, z czego jest szeroko znany w Polsce. Przy okazji w obszarze miasta (zwłaszcza w II etapie planu) stracą rację bytu wszelkie zakłady usługowe i handlowe związane z renowacją i sprzedażą aut zabytkowych.	**wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Zadaniem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Jednym z zanieczyszczeń, których normy są przekraczane na terenie województwa małopolskiego jest dwutlenek azotu. Norma średnioroczna tej substancji przekraczana jest w Krakowie (strefa Aglomeracja Krakowska), czego przyczyną jest ruch pojazdów. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zarząd Województwa zobowiązany jest dla stref, w których odnotowuje się przekroczenia norm jakości powietrza, przygotować program ochrony powietrza. Dla obszaru Aglomeracji Krakowskiej wprowadzono działanie związane z wprowadzeniem strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO. Zadanie to ma na celu ograniczyć emisję z głównego źródła przekroczeń norm dwutlenku azotu, jakim jest ruch pojazdów. Dla proponowanej strefy czystego transportu określono wymagania emisyjne, które pozwolą dotrzymać wymagane stężenie NO_2. Wymagania te obowiązywać mają na określonym obszarze, gdzie zgodnie z ww. ustawą należy doprowadzić do poprawy jakości powietrza. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe.
80	**Osoba prywatna**	Mam auto zabytkowe którym poruszam się na codzień.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
81	**Osoba prywatna**	Brak uwzględnienia wyjątku dla pojazdów zabytkowych oraz historycznych. Zwracam się z prośbą o dopisanie wyjątku dla ww. Pojazdów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
82	**Osoba prywatna**	Ograniczenie ruchu dla pojazdów bez euro4 uważam za skandaliczne. Mamy piękne miasto, w którym kręci się dużo filmów historycznych z wykorzystaniem samochodów zabytkowych- na mocy euro4 będzie to zakazane. Mamy wspaniałe muzeum techniki, które organizuje wystawy zabytkowych pojazdów- będą one zakazane. Kraków jest miastem, przez które przebiega trasa wielu międzynarodowych rajdów historycznych - będą one zakazane. Jak udowodnił stan epidemii covid ruch pojazdów bardzo nieznacznie wpływa na powietrze w Krakowie, odsetek starych aut jest naprawdę znikomy - więc i efekt będzie żaden, a stracimy bardzo wiele. W ogólnej mierze jazda starym samochodem jest bardziej ekologiczna niż nowym, gdyż ogromnym trucicielem jest sam proces produkcji i utylizacji samochodu. Omijając te dwa procesy środowisko zyskuje, a nie traci!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[19]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w

[19] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
83	**Osoba prywatna**	To pozorne populistyczne działanie pseudo ochrony obywateli. Jakie obciążenia środowiskowe będą w związku z użytkowaniem pojazdów zabytkowych w Krakowie? Inna sprawa to kasacja tysięcy starszych pojazdów użytkowanych sporadycznie. Projekt jest skierowany przeciwko mieszkańcom Krakowa, pozorna ekologia.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe
84	**Osoba prywatna**	Wydawanie zakazu wjazdu samochodów nie spełniających norm emisji spalin euro 4 dla silników benzynowych i 6 dla diesla to krótkowzroczność w najgorszej postaci nie wspominając o pojazdach zabytkowych. Stare diesle bywają mniej szkodliwe dla środowiska od nowoczesnych. Tutaj przykład https://spidersweb.pl/autoblog/mercedes-w123-240d-emisja-spalin/	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe.
85	**Osoba prywatna**	W pełni popieram. Bardzo dobra inicjatywa.	**UWZGLĘDNIONO** Brak odniesienia.
86	**Osoba prywatna**	Proszę promować korzystanie z transportu publicznego i rowerów, a nie zakazywać wjazdu aut do miasta.	**UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
87	**Osoba prywatna**	Nie każdego stać na zmianę auta na takie które spełnialoby by wymogi	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[20], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
88	**Osoba prywatna**	W ustawie powinien być wyjątek dla pojazdów zarejestrowanych jako zabytkowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne**

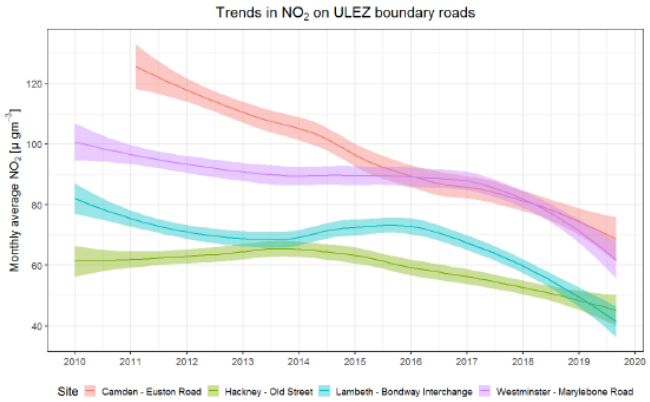
[20] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
89	**Osoba prywatna**	zgłaszam uwagi do rozdziału "Ograniczenie emisji z transportu". Postulowane rozwiązania w mojej opinii mogą wywołać skutki odwrotne od zamierzonych. Bezrefleksyjne zaś wprowadzanie nieuzasadnionych ograniczeń doprowadzi do patologii komunikacyjnych. Nie zgadzam się z postulatem wprowadzenia stref czystego transportu w oparciu o normy Euro. Proponowana metodologia naraża	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		użytkowników dróg (tak mieszkańców jak przedsiębiorców wykorzystujących pojazdy do prowadzenia działalności gospodarczej) na wykluczenie komunikacyjne. Szczególnie trudno uzasadnić uzależnienie dostępności dróg od spełnienia normy Euro w świetle szeroko nagłaśnianych w ostatnim czasie wyników badań, wskazujących na znaczną szkodliwość unosu wtórnego w ogólnym bilansie. Ograniczenie prędkości w formie stref "Tempo 30" przy szerokim zastosowaniu tej koncepcji doprowadzić może do spotęgowania zjawiska zatorów drogowych. W mojej opinii celem nie powinno być spowolnienie całego ruchu na danym obszarze, a spowolnienie go w miejscach szczególnie niebezpiecznych i newralgicznych ze względu ma możliwość powstawania zdarzeń drogowych. Zwracam uwagę na brak wyjątków w planowanych przepisach odnośnie dostępności dróg dla pojazdów np pojazdy specjalistyczne, zabytkowe. Uważam, że w proponowanej formie projekt nie nadaje się do wprowadzenia. Postulowane rozwiązania nie uwzględniają doświadczeń miast UE które wprowadziły już środki podobne do proponowanych z niesatysfakcjonującym rezultatem. Uważam, że projekt nie został w wystarczającym stopniu przemyślany, stanowi jedynie zlepek rozwiązań popularnych w środowiskach proekologicznych, bezrefleksyjnie lobbujących za rozwiązaniami które nadal znajdują się w fazie testów. Co gorsza bezrefleksyjne kopiowanie sposobów rozwiązania ważkich problemów bez dostosowania do lokalnego kolorytu i specyfiki regionu może być szkodliwe dla użytkowników.	**przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Obowiązek wyznaczenia stref Tempo-30 nie dotyczy wszystkich ulic wewnątrz III obwodnicy, ale wybranych ulic na tym obszarze. Doświadczenia innych europejskich miast pokazują, że wprowadzenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczenia prędkości przyczynia się do ograniczenia stężenia zanieczyszczeń. W kwestii pojazdów specjalistycznych w Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[21], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.

[21] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.
90	**Osoba prywatna**	Uważam, że należy obniżyć koszty transportu zbiorowego, tym samym zachęcając do przejazdów. Nie wolno zmuszać ludzi do pozbywania się wiekowych, acz pełnosprawnych pojazdów. Wiele nowych pojazdów nie jest sprawnych technicznie, a problem tkwi w skuteczności badań technicznych tychże pojazdów. Papierowe wyniki nie zawsze odzwierciedlają stan faktyczny.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).
91	**Osoba prywatna**	Program co do zasady należy ocenić pozytywnie. Największy nacisk powinien zostać położony na kontrolowanie stanu technicznego busów oraz pojazdów ciężarowych pod kątem spełniania deklarowanych norm, które w przypadku tychże pojazdów dotyczą zarówno emisji szkodliwych substancji, jak i generowanego hałasu. Niemniej należy zauważyć, że norma Euro 4 dla pojazdów benzynowych i Euro 6 dla pojazdów z silnikami diesla wykraczają daleko ponad restrykcje stosowane na Zachodzie Europy. Standardem jest wyeliminowanie z ruchu miejskiego pojazdów benzynowych niespełniających normy Euro 2 oraz samochodów z silnikiem diesla niespełniających normy Euro 4 + DPF. Należałoby rozważyć dopuszczenie samochodów Euro 2 - Euro 4 + DPF do ruchu po mieście przy ewentualnym zastosowaniu opłat na wzór rozwiązań londyńskich. Niezależnie od kwestii samochodów używanych codziennie, stanowiących główne źródło zanieczyszczeń, projekt pomija niezwykle istotne, a powszechnie stosowane w krajach zachodnich wyłączenia dla pojazdów zabytkowych. Pojazdy te stanowią ułamek pośród samochodów poruszających się po ulicach Krakowa, przy czym należy zaznaczyć, że najczęściej utrzymywane są w dobrym stanie technicznym. Pojazdy zabytkowe wpisują się w tkankę miejską Krakowa jako miasta historii, kultury, ale i innowacji. W Krakowie garażowanych jest wiele rzadkich egzemplarzy samochodów, a ich przeniesienie w inne miejsce byłoby niewątpliwą stratą dla miasta. W Krakowie organizowanych jest też wiele imprez , których tematem przewodnim jest klasyczna motoryzacja. W razie przyjęcia projektu w obecnym kształcie dojazd większości uczestników na rzeczone imprezy byłby niemożliwy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie

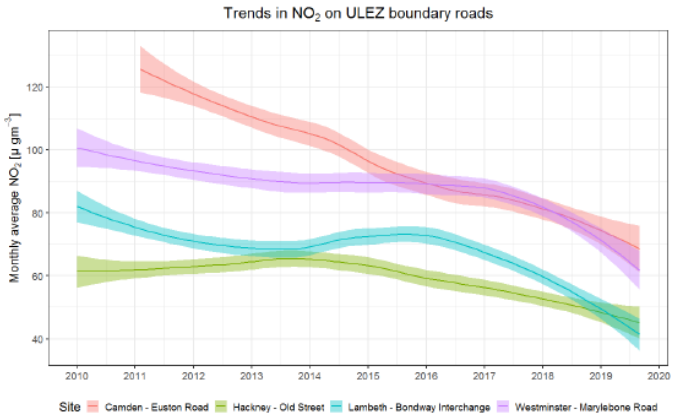
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Biorąc pod uwagę powyższe, projekt zasługuje na aprobatę, jednak rozważyć należy dopuszczenie do ruchu po mieście samochodów spełniających (rzeczywiście spełniających) również niższe normy emisji spalin, zaś konieczne jest wprowadzenie wyłączenia dla pojazdów zabytkowych.	wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W kwestii samochodów zabytkowych w Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
92	**Osoba prywatna**	Oponuje o wyjęcie spod projektu pojazdów zabytkowych. Restrykcje do pozyskania owego statusu wykluczają powszechność uzyskania uprawnień co w znikomym stopniu odbić się może na celu projektu (ochrona powietrza). Pojazdy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		o statusie zabytkowym upiększają centra miast i wyjęte są spod podobnych restrykcji w wielu europejskich krajach (holandia, niemcy, Francja).	**Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
93	**Osoba prywatna**	Proszę skupić się na faktycznych źródłach problemów, a nie na utrudnianiu życia mieszkańcom!	**UWZGLĘDNIONO** Wszelkie działania wprowadzane Programem ochrony powietrza mają na celu poprawę jakości powietrza, a co za tym idzie jakości zdrowia i życia mieszkańców. Obserwacje oparte na pomiarach stężeń zanieczyszczeń wskazują, iż działania związane z ograniczeniem emisji z palenisk już przynoszą efekty (widoczny jest spadek stężenia pyłów w sezonie grzewczym w Krakowie oraz na pozostałym obszarze Małopolski).
94	**Osoba prywatna**	Może zamiast kolejnych wspaniałych restrykcji trzeba pomyśleć nad zapanowaniem nad dziką deweloperką i zabudowaniem każdego wolnego skrawka ziemi? Może zamiast ślepo podążać za krajam UE gdzie wprowadzenie stref czystego powietrza nie zmieniło wiele. A wiele badań pokazuje że największa część pyłów zawieszonych bierze się nie z spalin a z pyłu z kloców hamulcowych (montuje się je też w autach elektrycznych i hybrydach). Ale nie lepiej jest robić cokolwiek bez ładu i składu. Wydawać publiczne pieniądze które nie przynoszą defakto żadnego skutku. Lepiej namawiać ludzi do jazdy autobusami które w mieście palą ok 40 litrów na 100km (to też są diesle może je też zakażemy?). Biegamy jak ten kurczak bez głowy bez ładu i składu zamiast popatrzeć co w innych miastach Europy nie sprawdziło się a co działa. Najlepiej jeździjmy wszyscy autami elektrycznymi po 150-200 tyś zł do których producenci już mają problemy z wytwarzaniem akumulatorów. Wydobywamy surowce ziem rzadkich transportujemy je z jednego końca świata na drugi, składamy samochody i z powrotem wysyłamy je gdzieś indziej. Przecież one nie pływają na tratwach tylko na gigantycznych tankowcach. Pozostawia to znaczny ślad węglowy dla środowiska wytworzenie takiego nowego auta i znacznie lepiej jest używać samochód starszy (ew wyposarzony w lepszej jakości katalizatory). Przecież można skupić się na częstszych kontrolach spalin wiele samochodów posiada wycięte tłumiki, katalizatory, zaślepione zawory EGR i to one emitują bardzo dużo zanieczyszczeń. Niestety w naszym mieście spotkać kontrolę spalin to chyba jakiś cud. Podsumowując wykonujmy racjonalne małe kroki które przynoszą stopniowe efekty a nie wszystko na Huraaaaa zakaz bo nie i cześć. Pozdrawiam zatroskany mieszkaniec.	**CZEŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[22], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.

[22] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.
95	**Osoba prywatna**	Podnosicie co chwilę ceny biletów komunikacji miejskiej i robicie tak połączenia aby jak najczęściej się przesiadać. Dodatkowo teraz jeszcze zmniejszono częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej z powodu wirusa, trzeba czekać 25-30min na autobus a jak już podjedzie to czasem się nie wsiądzie bo limit osób w autobusie będzie przekroczony. Jednak wy nadal się dziwicie że ludzie nie chcą jeździć MPK. Z tych powodów ludzie wsiadają w prywatne samochody. Wiele z tych aut nie spełnia wymienionych norm euro 4 i euro 6 bo ludzi nie stać na kupno nowszego auta. Rozumiem wprowadzenie zakazu dla centrum miasta ale pomysł aby go wprowadzić dla całej aglomeracji w zarysie zewnętrznej obwodnicy to pomysł oderwany od rzeczywistości i realiów. Dodatkowo co z właścicielami samochodów zabytkowych i tych ktore juz maja 40 lat i są pojazdami unikatowymi. Czyste powietrze ok ale chyba nie tędy droga, pierwsze zajmijcie się kopciuchami w mieście i gminach ościennych bo to są głów powodem złej jakości powietrza. Następnie zajmijcie się planowaniem i poprawą kanałów przewietrzania miasta bo obecnie tylko je betonujecie kolejnymi blokami. Następnie można myśleć o	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		samochodach. Proponuje zejść z na ziemię i myśleć realnie a nie bujać w obłokach.	uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Należy nadmienić, iż w kwestii samochodów zabytkowych/kolekcjonerskich w Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
96	**Osoba prywatna**	Proponuję wyłączyć z zakazu samochody zabytkowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
97	**Osoba prywatna**	Jako wieloletni posiadacz samochodu zabytkowego który jest historia i wartością dodatnią miasta Krakowa nie wyrażam zgody na brak możliwości wjazdu do centrum Krakowa owym samochodem zabytkowym i uczestniczeniu w spotkaniach klasyków.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
98	**Osoba prywatna**	Na terenie Krakowa funkcjonuje Automobilklub Krakowski, zrzeszający wielu posiadaczy zabytkowych pojazdów, a w samym mieście zarejestrowanych na „żółte blachy” jest kilkaset samochodów. Pomysł zakazu wjazdu tych pojazdów na teren centrum bardzo dotknie środowisko pasjonatów dawnej motoryzacji. Kraków - jako miasto historyczne, nie powinien zamykać się na zabytki - powinien wspierać inicjatywy związane z ich popularyzacją. Zloty, parady, przejazdy okolicznościowe czy nawet zwyczajne, pojedyncze przejażdżki kilkudziesięcioletnich oldtimer’ów dodają uroku panoramie miasta i ubogacają życie mieszkańców Krakowa. Idea ekologii i walki z zanieczyszczeniem jest słuszna i wzniosła, lecz nie powinnismy w rozpędzie zapominać o pielęgnowaniu historii i zmuszać właścicieli ukochanych klasyków do zamykania ich w garażu. Nie ma ich w końcu tak wiele, by niweczyły one starania ekologów, a te, które jeżdżą powinny cieszyć nie tylko właścicieli, a wszystkich mogących podziwiać ich blask. Postuluję zatem o wyłączenie z zakazu wjazdu na teren miasta samochodów zabytkowych (zarejestrowanych na żółte blachy), jako mających niepowtarzalne walory edukacyjne, estetyczne i w końcu ubogacające krajobraz miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
99	**Osoba prywatna**	zakaz nie powinien obejmować pojazdów zabytkowych i historycznych. Jeśli projekt nie będzie uwzględniał możliwości wjazdu do miasta samochodem zabytkowym lub historycznym, z zasady użytkowanym okazjonalnie, nie dosyć że uniemożliwi to korzystanie z tych pojazdów właścicielom zamieszkującym w Krakowie, to na domiar złego, zlikwiduje wszystkie imprezy weterańskie w mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
100	**Przedsiębiorca**	Zakaz wjazdu pojazdów nie spełniających norm Euro6 poza obwodnicę autostradową spowoduje wykluczenie osób mniej zamożnych, których nie stać na zakup nowego samochodu. O ile można zrozumieć ograniczenia w stosunku do osób na stałe zamieszkujących centrum miasta, które mogą swobodnie korzystać z komunikacji miejskiej, a ich pojazd stałe przebywa/emituje w obrębie centrum, o tyle okazjonalny wjazd osób spoza centrum miasta, przy istniejącym braku odpowiedniej infrastruktury park and ride, powinien pozostać dopuszczony. Ponadto brak wyjątków dla samochodów zabytkowych stanowi istotne zaniedbanie, gdyż ilość emitowanych przez zabytki zanieczyszczeń jest śladowa (znikome użytkowanie), a nie ma realnych możliwości wyprowadzić ich wszystkich poza obwodnicę. Proszę o rozważenie tych uwag i wprowadzenie stosownych wyjątków i zmian do proponowanych regulacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
101	**Osoba prywatna**	Nazywam się (..) i jestem posiadaczem samochodu Fiat 850 coupe z 1967 r. (zdjęcie w załączeniu). Samochód w 2016 r. został włączony do ewidencji zabytków Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie (karty ewidencyjne ruchomych zabytków techniki) i Instytutu Narodowego Dziedzictwa. Według mojej wiedzy jest to jedyny egzemplarz tego modelu zarejestrowany w województwie Małopolskim i jeden z kilku egzemplarzy zarejestrowanych w Polsce. Zgodnie z przepisami dotyczącymi rejestracji pojazdów zabytkowych, samochód ten stanowi świadectwo minionej epoki, a jego zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na wartość historyczną. Jednocześnie posiadanie takiego pojazdu nakłada na mnie szereg obowiązków. Przepisy przewidują konieczność dbania o taki rodzaj dóbr narodowych. Tak jak każdy zabytek, mój samochód powinien być (i bez wątpienia jest) otoczony należytą troską. Dbanie o właściwy stan auta wiąże się m. in. z koniecznością odbywania nim regularnych przejazdów, wyłącznie w sprzyjających warunkach atmosferycznych. Pojazd jest garażowany w miejscu mojego zamieszkania, w dzielnicy Kraków-Śródmieście. Samochód przeszedł w 2016 r. badania techniczne, w tym pomiar emisji spalin na biegu jałowym (wynik -5,1%). Pojemność silnika fiata to 850 cm3, a jego moc wynosi 47 KM. Przy takich parametrach emituje on znacznie mniejszą ilość CO2 i szkodliwych substancji niż wiele wyprodukowanych w 2020 r. samochodów. Jednak trudno wymagać, aby spełniał on wymogi norm EURO. Dostrzegając konieczność dbania o jakość powietrza w Krakowie chciałbym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zwrócić uwagę, że planowane przepisy dotyczące ograniczenia w Krakowie ruchu samochodów, które nie spełniają odpowiednich norm EURO, nie przewidują wyjątków dla samochodów zabytkowych. Wprowadzenie tych przepisów uniemożliwi zatem właścicielom takich samochodów, którzy garażują swoje pojazdy w miejscu zamieszkania, poruszanie się nimi. No chyba, że każdorazowo samochody będą wywożone lawetą (ma się rozumieć spełniającą wymogi norm EURO) poza obszar objęty ograniczeniami. W tej sytuacji obawiam się, że przepisy te uniemożliwią właścicielom zachowanie pojazdów zabytkowych w stanie sprawności technicznej. Tym samym nie będą oni spełniać wymagań związanych z wpisem pojazdu do ewidencji zabytków. Wprowadzając takie przepisy i nie przewidując wyjątków dla pojazdów zabytkowych, należałoby konsekwentnie potraktować inne „nieekologiczne" zabytki, takie jak Wawel, na przykład przestając je zimą ogrzewać. Jest to budynek niespełniający współczesnych norm termoizolacji, a w związku z tym jego ogrzewanie wiąże się z emisją bardzo dużej ilości CO2 i innych szkodliwych substancji. Wobec powyższego apeluję o rozważne przemyślenie wprowadzanych przepisów i wyłączenie z nich pojazdów zabytkowych. Samochody takie stanowią nie tylko bardzo niewielki ułamek wszystkich zarejestrowanych pojazdów, ale też poruszają się jedynie okazjonalnie, głównie w sezonie letnim, a zatem w okresie, w którym jakość powietrza w Krakowie jest dobra. Na zakończenie chciałbym dodać, że pojazdy zabytkowe wzbudzają bardzo duże zainteresowanie i sympatię. Doświadczam tego każdorazowo kiedy prowadzę swojego fiata.. Dotychczas ani razu nie zdarzyło mi się, żeby ktokolwiek miał do niego zastrzeżenia z powodu nadmiernej emisji spalin. Uniemożliwienie takim pojazdom poruszania się po Krakowie pozbawi zarówno znaczną część mieszkańców jak i odwiedzających miasto turystów dużej atrakcji. I sprawi, że ich życie stanie się o tę małą odrobię mniej kolorowe.Liczę na wzięcie mojej opinii pod uwagę i pokierowanie się zdrowym rozsądkiem.	Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
102	**Osoba prywatna**	Szanowni państwo, chciałem zgłosić swoje uwagi dotyczące planowanego wprowadzenia zakazu poruszania się samochodów po obrębie Starego Miasta. Zabrakło tutaj prowadzenia wyjątku dotyczących Zabytkowych Pojazdów które siłą rzeczy nie spełniają norm a nie wyobrażam sobie by nagle w Krakowie w jego centrum nie mogły odbywać się rajdy Zabytkowych Pojazdów czy zloty miłośników starych samochodów i motocykli. Pojazdy te stanowią Promil wszystkich pojazdów poruszających się po drogach i nie mają absolutnie żadnego wpływu na zanieczyszczenie powietrza w globalnej skali wobec tego niedopuszczalnym jest przyjęcie projektu w obecnym brzmieniu. Klasyczna motoryzacja ma do siebie to że najlepiej czuje się w tkance Starego Miasta i te dwie rzeczy powinny ze sobą współgrać. Wzorem zachodnich rozwiązań należy przy wprowadzeniu zakazu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		uwzględnić samochody i motocykle zabytkowe których konstrukcja uniemożliwia spełnienie norm wymienionych w projekcie.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
103	**Osoba prywatna**	Witam, stanowczo nie zgadzam się ze stanowiskiem miasta na ten temat, zabytkowych samochodów, oraz trochę starszych nie spełniające norma spalin ? zapraszam na etat za 2500 zł plus opłaty i kredyt z perspektywą 30 letnią. Wtedy zobaczymy kogo stać na jaki samochód...Tak wygląda miasto które chce się rozwijać ? generujemy takie ilości zanieczyszczenia że to kpina, a rozwijające się kraje biją nas na potęgę w tym względzie, a dlaczego? Bo się rozwijają... Dlatego piękny dowód na to był podczas pierwszych dni wprowadzania obostrzeń, gdzie Kraków zamarł a miasto dusiło się w smogu!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[23]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania

[23] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
104	**Osoba prywatna**	Proszę wziąć pod uwagę możliwość wjazdu dla samochodów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
105	**Osoba prywatna**	Głównym powodem pogarszającej się jakości powietrza w Krakowie jest niekontrolowana zabudowa korytarzy powietrza oraz tym samym likwidacja wielu terenów zielonych. Ponadto wielu ludzi pracujących w centrum miasta mieszka poza Krakowem i odwrotnie, co komplikuje możliwość sprawnego dojazdu komunikacją miejską. Często tacy ludzie zmuszeni sytuacją życiową posiadają samochody nie spełniające normy Euro 4.	**CZĘŚCIOWO UZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.
106	**Osoba prywatna**	Bez wyjątków? A samochody zabytkowe i kolekcjonerskie? Chyba już do końca Kraków poddaje się ekoterrorowi. To już zaczyna być nienormalne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
107	**Przedsiębiorca**	Urzędnicy którzy siedzą na krzesełku i wymyślają przepisy myśląc, że cokolwiek to da. Proszę się dokształcić zanim zaczniecie "oczyszczać powietrze" w Krakowie, jak to poprawnie robić (tj przenieść nas na nizinie). Proszę się postawić na miejscu zwykłego Kowalskiego utrzymującego rodzinę a nie grzać stołek i uprzykrzać ludziom życie.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
108	**Osoba prywatna**	projekt nie obejmuje wyjątku dla samochodów klasycznych, co w historycznym mieście jest niedopuszczalne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym
109	**Osoba prywatna**	Dojazd do centrum Krakowa dla mnie bez samochodu będzie nie możliwy z racji prowadzonej działalności gospodarczej ponieważ oferuje dojazd do klienta a nie stać mnie na zakup samochodu elektrycznego. Plus dowożę osobę niepełnosprawna na zabiegi rehabilitacyjne czy do lekarza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
110	**Osoba prywatna**	Pomysł zakazu wjazdu do miasta dla pojazdów nie spełniających normy EURO4 do IV obwodnicy to pomysł który spowoduje paraliż miasta, firm, producentów i wszelkiego biznesu. Oczywiście stworzenie takiej strefy w ścisłym centrum lub do II obwodnicy ma sens i aby to zafunkcjonowało należy przygotować parkingi i miejsca przesiadek. Rozszerzenie tej strefy do IV obwodnicy powoduje komunikacyjny paraliż. W jaki sposób wyobrażają sobie państwo dojazd setek tysięcy ludzi do pracy, dostawy towaru? Jak miały by funkcjonować choćby Poczta Polska która dysponuje stara flota? Mieszkańcy miasta płacą podatki i utrzymują miasto jeśli taka decyzja spowoduje masowy odpływ biznesu i firm poza miasto to kto poniesie koszty odpływu wynajmujących mieszkania? W jaki sposób zapewnimy stałość dostaw? Jak wygląda stan floty MPO? MPK? Jakie nowe rozwiązania komunikacyjne w mieście zostaną wprowadzone aby umożliwić ludziom swobodę przemieszczania? Czy ktoś policzył ile samochodów poniżej 2006 roku jest zarejestrowana w mieście? Ile takich aut codziennie dowozi do pracy ludzi z całego powiatu i województwa? To absurdalny pomysł mający odwrócić uwagę od prawdziwych źródeł problemu smogu. Betonowanie miasta przez Prezydenta prof. Majchrowskiego i wycinka wszelkiej zieleni to są problemy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nad którymi należy się pochylić a nie zakaz wjazdu na takim obszarze. W efekcie zamkną się sklepy galerie handlowe bo nikt nie pojedzie na zakupy. Cały budżet miasta ucierpi na takiej decyzji. W projekcie nie ma nawet wzmianki o pojazdach historycznych, zabytkowych których setki znajdują się w kolekcjach i garażach naszego miasta.	ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

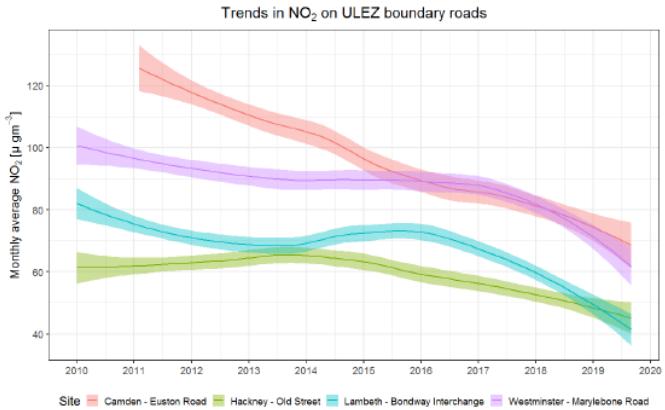
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[24] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z

[24] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
111	**Osoba prywatna**	Całkowicie nie zgadzam się na zakaz wjazdu do miasta samochodom poniżej przytoczonych norm emisji Euro. Po pierwsze, ogromna rzesza ludzi mieszkających w Krakowie jak i dojeżdżających z okolicznych miejscowości do pracy porusza się starszymi samochodami i przesiadka na nowsze, droższe w zakupie jak i utrzymaniu (bardziej skomplikowana konstrukcja=wyższe koszty serwisowania) nie jest dla nich możliwa ze względów finansowych. Po drugie, co z krakowskimi kolekcjonerami starszych klasycznych pojazdów, choćby popularnych 126p, czy też innych klasyków i zabytków motoryzacji - bardzo dużo mieszkańców miasta traktuje stary klasyczny samochód jako hobby i pasja, a w wyniku planowanych nieprzemyślanych ograniczeń będzie zmuszona się ich pozbyć. W mojej opinii można rozważyć ewentualne utworzenie w ścisłym centrum stref ograniczonego ruchu, ale niedopuszczalne jest wprowadzanie tak poważnych ograniczeń na obszarze całego miasta. Poza tym, wpływ ruchu samochodowego na stan powietrza nie jest aż tak znaczący, co udowodnił brak znaczących zmian stanu powietrza na lepsze w okresie tzn lockdownu koronawirusowego, gdzie ruch w mieście był niemal zerowy. Podsumowując, wprowadzanie ograniczeń, które dyskryminują biedniejszych mieszkańców miasta i okolic, i uniemożliwiają im korzystanie z legalnie zakupionych i sprawnych technicznie starszych pojazdów, a także niszczą rynek klasycznej i zabytkowej motoryzacji w Krakowie jest dla mnie niedopuszczalne i miasto powinno pójść inną drogą szukając rozwiązania na zanieczyszczone powietrze, chociażby zakazując zabudowy każdego wolnego skrawka ziemi przez deweloperów, co blokuje naturalne kanały przewietrzania miasta. Jeśli zaś chodzi o pojazdy, miasto powinno skupić się bardziej na eliminowaniu z ruchu tych niesprawnych technicznie i na tym poprzestać, a każdy samochód sprawny technicznie i zadbany który spełnia normy emisji obowiązujące w roku swojej produkcji powinien być dopuszczony do jazdy po mieście zgodnie z zasadą że prawo nie może działać wstecz i skoro pojazd spełnia wymagania obowiązujące gdy został wyprodukowany to głęboko niewłaściwe jest zakazanie poruszania się takim pojazdem po iluś latach, gdyż nowe normy są dla pojazdów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nowszych, natomiast dla starszych powinna obowiązywać norma która obowiązywała je od nowości.	województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[25], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

[25] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[26], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie

[26] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.
112	**Osoba prywatna**	Takie obostrzenia nie służą poprawie czystości powietrza. W pierwszej kolejności powinno się zadbać o czystość gospodarstw domowych które generują znacznie więcej zanieczyszczeń niż samochody. Kto ma interes w tym żeby ludzie zmuszeni byli do utylizacji sprawnych pojazdów? Na pewno nie mieszkańcy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
113	**Osoba prywatna**	To oczywiście skandal, że chce się tak mocno ograniczać prawa mieszkańców na podstawie opinii garstki mocno stronniczych osób. Zastanawia mnie natomiast do kogo my mieszkańcy poszkodowani w wyniku wprowadzania tych obostrzeń będziemy mieli kierować żądania zadośćuczynienia? Bo jeśli ten program nie zadziała (a wszyscy dobrze wiemy, że nie) to będzie oznaczało, że w wyniku czyjegoś błędu moja wolność została poważnie ograniczona i zostałem poniekąd zmuszony do np. sprzedaży swojego samochodu/samochodów za co oczywiście będę żądał odszkodowania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Zadaniem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Jednym z zanieczyszczeń, których normy są przekraczane na terenie województwa małopolskiego jest dwutlenek azotu. Norma średnioroczna tej substancji przekraczana jest w Krakowie (strefa Aglomeracja Krakowska), czego przyczyną jest ruch pojazdów. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zarząd Województwa zobowiązany jest dla stref, w których odnotowuje się przekroczenia norm jakości powietrza, przygotować program ochrony powietrza. Dla obszaru Aglomeracji Krakowskiej wprowadzono działanie związane z wprowadzeniem strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO. Zadanie to ma na celu ograniczyć emisję z głównego źródła przekroczeń norm dwutlenku azotu, jakim jest ruch pojazdów. Dla proponowanej strefy czystego transportu określono wymagania emisyjne, które pozwolą dotrzymać wymagane stężenie NO_2. Wymagania te obowiązywać mają na określonym obszarze, gdzie zgodnie z ww. ustawą należy doprowadzić do poprawy jakości powietrza. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
114	**Osoba prywatna**	Według mnie projekt całkowicie pomija kwestię pojazdów zabytkowych. Z oczywistych powodów nie spełniają one współczesnych norm emisji spalin. Natomiast idealnie wpasowują się w charakter miasta. W wielu miastach Europy zachodniej nie tylko nie utrudnia się poruszania pojazdom zabytkowym w centrum a wręcz je ułatwia ponieważ nie tylko stanowią świadectwo minionej epoki ale także budzą powszechne zainteresowanie mieszkańców i turystów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
115	**Osoba prywatna**	Pomysł ogólnie uznaję za pozytywny. Myślę jednak, że niezbędne jest stworzenie wyjątku dla pojazdów zabytkowych przy tworzeniu ograniczeń wjazdu do stref.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
116	**Osoba prywatna**	Moja opinia jest powiązana z moim samochodem. To nie jest kwestia, ze mnie mnie stać. Jestem fanatykiem klasycznej motoryzacji. Posiadam dwa samochody i każdy jest poniżej 1992 roku. Oznacza to że żadnym z nich nie będę mógł się poruszać. Jest to totalny bezsens i treść mojej opinii jest taka że taka ustawa nie powinna mieć miejsca.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
117	**Osoba prywatna**	Z racji faktu iż posiadam samochód zabytkowy który został przekazany na moje ręce przez mojego Dziadzia jest dla mnie i mojej rodziny (jak i znajomych) dziedzictwem historycznym tak i sentymentalnym. W samochód wkładam co rok nie małe środki finansowe oraz poświęcam swoj prywatny czas oraz ogromna wiedzę/praktykę mechaniczna i nie tylko , aby nasz rodzinny/pokoleniowy zabytkowy samochód był w jak najlepszej formie i poruszał się po naszych przepięknych krakowskich ulicach. Także nie mogę przejść obok tego że jak absurdalnego pomysłu który ów chcą Państwo w prowadzić w naszym Krakowie który z resztą nie jest miastem tylko Królów ale i Pogan . Ponieważ patrząc też przez pryzmat potencjalnego Kowalskiego którego może nie być stać na samochód normy euro 4 . Sądzę również ze większość nowszych samochodów z dieslem czy benzynowych bardziej zatruwa nasze powietrze w Krakowie niż nieraz dopieszczone samochody „Zabytkowe jeżdżące powyżej 40 lat w historii motoryzacji „po naszych drogach wojewódzkich i nie tylko. Wydaje mi się ze wystarczyło by tylko zamknąć dla samochodów poniżej normy euro 4 samo Śródmieście tzn. Stare miasto . Dlatego protestuje w tej że jak absurdalnej sprawie . Myśle również aby poprawić stan naszego powietrza w Małopolsce trzeba by się się przyjrzeć masowej oraz bezsensownej narastającej w zabójczym tempie zabudowie miasta blokującej naturalny przepływ powietrza przez Kraków który i tak naturalnie znajduje się w dolinie i ma problemy jak stary nałogowy palacz z oddychaniem. Trzeba by było także spojżeć na ręce wszystkim gminom okolicznym w temacie nam już znanym jeżeli chodzi o paleniska domowe oraz przemysłowe/produkcyjne. Takie są moje postulaty jako mieszkańca Krakowa i użytkownika jak i dróg miejskich jak i powietrza którym jak i ja tak i moja rodzina ma kontakt na codzień	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów.
118	**Osoba prywatna**	Ustawa nie powinna dotyczyć zabytków i pojazdów z opinią historyczną rzeczoznawcy. Takimi samochodami i tak jeździ się bardzo mało i praktycznie tylko w sezonie letnim, tak więc zanieczyszczenie produkowane przez nie jest znikome. Zabytki są częścią historii, także popieranej przez władze miasta, przez	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		muzeum inżynierii miejskiej. Zdecydowanie nie powinno się uwzględniać ich w ustawie.	**rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
119	**Osoba prywatna**	W obecnym wariancie projekt nie przewiduje wjazdu do miasta pojazdów zabytkowych, których Kraków i okoliczne miejscowości mają naprawdę dużo, Proponowałbym zniesienie zakazu poruszania się takimi pojazdami na terenie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		miasta jak i centrum. Zarówno Auta i motocykle nie robią dużo km a dodatkowo nie ma możliwości wprowadzenia do nich elementów poprawiających jakość normy którą posiadają. Wprowadzenie ograniczeń to dyskryminacja dla pojazdów nie posiadających wymienionych w waszym projekcie norm spalin.	**Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
120	**Osoba prywatna**	W momencie kiedy wprowadza się więcej ścieżek rowerowych, ograniczając tym samym przepływ ruchu samochodowego, ilość korków się zwiększa. Dodając do tego nieumiejętność planowania robót drogowych (np. odcięcie północy Krakowa od południa - roboty na paśmie kolejowym od giełdy bronowickiej aż do Kleparza, a teraz obustronne zawężenie Opolskiej - gdzie ciężarówki nie mają jak ominąć Krakowa gdyż północnej obwodnicy nie ma) Tego typu ograniczanie będzie służyło tylko i wyłącznie ludziom których stać na nowe samochody. A nie środowisku.	**NIE UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
121	**Osoba prywatna**	Projekt ten całkowicie uśmierci świat pojazdów klasycznych na terenie Krakowa. Jest o tyle niezrozumiałe, że nawet w najbardziej restrykcyjnym miejscu pod kątem emisji spalin na świecie, czyli Kalifornii, pojazdy klasyczne są bezproblemowo dopuszczane do ruchu. O ile objęcie tym projektem pojazdów codziennego użytku można zrozumieć, objęcie nim pojazdów klasycznych wydaję się być decyzją pochopną i nieprzemyślaną. Reasumując, projekt nie powinien obejmować swymi zapisami pojazdów klasycznych na tzw. żółtych tablicach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
122	**Osoba prywatna**	Przedstawiony projekt a w szczególności zakres ograniczeń spowoduje zakaz wjazdu dla 80% aut jakie wjeżdżają do miasta (nie tyko ścisłego centrum) skutecznie utrudniając życie mieszkańcom. W sytuacji wprowadzenia ograniczeń konieczna jest rozbudowa parkingów P+R na ogromną skalę. W chwili obecnej jak i za 2-3 lata zdolności tego typy miejsc zakrawaja i będą zakrawać o żart gdyż skala dostępnych miejsc versus ilość chociażby tylko pracowników mieszkających na terenie miasta a dojeżdżających do miejsca pracy kilku albo i kilkudziesięciokrotnie przerasta możliwości parkingów P+R. Dodatkowo komunikacja miejska już dotychczas była niewydolna a co będzie w przypadku wprowadzenia zakazu? Posiadając auto z silnikiem diesla z normą Euro4 i mieszkając w okolicach ulicy Wielickiej będę totalnie uziemiony i skazany na komunikację miejską, rower lub taksówki co przy małych dzieciach, osobach chorych i niepełnosprawnych generuje dodatkowe koszty i bariery. Płacąc w tym mieście podatki oczekuję przemyślanych i rozsądnych decyzji a nie takich które idą ewidentnie w kierunku lobbowanym przez niewiadome środowiska pomysłom. Tego typu rozwiązanie skutecznie utrudni życie mieszkańcom, którzy ciężko pracując i płacąc podatki mają prawo liczyć na rozwiązania przyjazne zarówno im jak i środowisku. Jeśli miasto wprowadzi dopłaty do wymiany aut jak to miało miejsce przy piecach można się zastanowić nad zasadnością wprowadzenia	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		takich ograniczeń, w obecnym kształcie projekt jest skierowany przeciwko mieszkańcom. Norma euro4 tak, ale dla wszystkich typów aut.	ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
123	**Gmina Raba Wyżna**	Działając na postawie art. 91 ust. 2 z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (t. j.: Dz. U. z 2020 r. poz 1219 z późn. zm.) w związku z pismem z dnia 2 lipca 2020 roku, znak: SR-V.721.2.12.2020, Wójt Gminy Raba Wyżna opiniuje pozytywnie zapisy projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie I Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, z następującymi uwagami: **Dot. zarania nr 6 ppkt. C) w przypadku co najmniej 10 % prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska.**	**NIE UWZGLĘDNIONO** Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wójt Gminy Raba Wyżna pragnie zauważyć, że kontrole interwencyjne w naszej gminie stanowią niewielki procent prowadzonych kontroli, dotyczący przestrzegania zapisów uchwały antysmogowej oraz przestrzegania zakazu spalania odpadów komunalnych w paleniskach domowych. Przykładowo, zgodnie z danymi ze Sprawozdania z realizacji Programu Ochrony Powietrza, w roku 2019 na terenie gminy przeprowadzono 2 kontrole tego typu. Nie wymagały one od pracowników tutejszego Organu pobierania próbek popiołu – generowałoby to niepotrzebne koszty. Zgodnie z wytycznymi zawartymi w Państwa „Poradniku przeprowadzania kontroli palenisk domowych" (strony 11-14), taka praktyka stanowi jedną z metod pośrednich stosowaną jedynie w przypadkach, kiedy nie możemy stwierdzić samej czynności spalania odpadów. Ponieważ kontrolujący mogą w takich sytuacjach wykorzystać również inne metody pośrednie (m. in. Wizualną ocenę dymienia lub odpadu paleniskowego), które nie wiążą się z dodatkowym nakładem finansowym gminy, bezzasadne jest wprowadzenie obowiązku pobierania próbek popiołu w ilości 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych rocznie. W związku z powyższym Wójt Gminy Raba Wyżna wnioskuje o wykreślenie tego zapisu w przedstawionym projekcie Programu.	pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska *„Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów."*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu *„Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*.
124	**Osoba prywatna**	Moja opinia negatywna dotyczy tylko i wyłącznie zakresu poruszania się określonymi typami samochodów w ramach zdefiniowanych "obwodnic". W Krakowie działa dużo stowarzyszeń czy pasjonatów motoryzacyjnych, którzy poruszają się starszymi, a nawet klasycznymi pojazdami, które ze względu na wiek nie mogą spełnić założeń gdzie wyznacznikiem są normy EURO 4, EURO 5 itd. Potrzebne jest systemowe rozwiązanie również dla takich sytuacji. Do reszty programu ochrony powietrza w Krakowie nie mam zastrzeżeń. Musimy zmienić powietrze w naszym mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
125	**Osoba prywatna**	Pomysł, żeby ograniczyć wjazd do Krakowa dla samochodów spełniających podane normy jest złym pomysłem. Ma to być walka ze smogiem, ale to nie samochody odpowiadają za smog w Krakowie. Wystarczy pomyśleć, że w ciepłym okresie, smog w mieście praktycznie nie występuje. A samochody jeżdżą cały czas! Okoliczne wioski nadal używają piecy, nikt ich nie kontroluje czym palą, a umiejscowienie Krakowa w niecce oraz, a co ważniejsze wydanie zgody przez prezydenta Majchrowskiego na zabudowanie korytarzy powietrznych w Krakowie, sprawia, iż w trakcie sezonu grzewczego jakoś w mieście drastycznie spada. Niemyślący urzędnicy za to cały czas obwwiniają niczemu nie winne samochody osobowe. Już lepszy pomysłem było by sprawdzenie stanu technicznego busów jeżdżących przez centrum Krakówa, zamiast karać osoby płacące podatki w mieście, które jakoś do pracy dojechać muszą. A komunikacja miejsca ostatnim czasem przestała być pomocna dla mieszkańców, co skutkuje wzrostem ilość samochodów w Krakowie. Z projektu powinno się więc usunąć zapis o zakazie wjazdu samochodom nie spełniającym podanych norm.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Kwestia kontroli spalin została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).
126	**Osoba prywatna**	Proszę o rezygnację z tego absurdalnego pomysłu. Jeśli jednak zostałby utrzymany, proszę o wyłączenie z zakazu aut zabytkowych (pow. 30 lat od daty produkcji)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
127	**Osoba prywatna**	Projekt zakazujący wjazdu pojazdom do miasta w obrębie obwodnic niespełniającym odpowiednich norm jest bardzo niesprawiedliwy dla mieszkańców Krakowa. Mieszkam w tym mieście od urodzenia tak samo jak moi rodzice, dziadkowie itd. Mam wrażenie, że władze miasta usilnie próbują wzbogacać się na stałych mieszkańcach Krakowa prowadząc niezmiennie swoją politykę od lat. Powyższy projekt jest ogromnym ciosem. Miasto powinno zacząć egzekwować dodatkowe opłaty od pojazdów gmin ościennych i dalszych a nie traktować je na równo z mieszkańcami. Czuję się przez to wyzyskiwany a zwłaszcza, że ja od zawsze do tego odprowadzam tu podatki. Krzywdzące jest również to, że nie zostały tam uwzględnione pojazdy zabytkowe. W budżecie obywatelskim z 2015 roku, pierwsze miejsce zajął tor szkoleniowo wyścigowy. Projekt ten nie został zrealizowany do dziś, gdzie są te pieniądze które zostały na niego wyłożone? Nie jestem przekonany, że samochody w mieście Kraków są aż tak dużą przyczyną zanieczyszczeń. Świadczy o tym najlepiej to, że w czasie początku pandemii w marcu gdy ruch samochodowy w mieście był bardzo ograniczony, niemal do zera to i tak występował smog i duże zanieczyszczenie powietrza do którego dokładają się gminy ościenne. Do dziś jest w nich wykorzystywany węgiel czy drewno nawet w lecie do ogrzewania wody. Jestem bardzo rozczarowany i zawiedziony propozycją projektu zakazującego wjazdu aut nie spełniającym określonych norm euro w wyznaczone obręby miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Porównując Kraków do miast zachodnich gdzie takie restrykcje obowiązują powinno też się porównać minimalne zarobki mieszkańców.	W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[27]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z

[27] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
128	**Osoba prywatna**	1. Pojazdy zabytkowe (na żółtych tablicach) powinny być zwolnione z zakazu poruszania się po mieście. 2. Norma dla aut benzynowych powinna być podniesiona do Euro 5. 3. Norma musi obowiązywać wszystkie pojazdy - w tym komunikacji miejskiej, służb oczyszczania, porządkowych (straż miejska), itd..., z wyjątkiem służb ratownictwa (straż pożarna, pogotowie).	**CZĘŚCIOWO UWZGLEDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** 1 i 3. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. 2. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
129	**Osoba prywatna**	Jak powszechnie wiadomo, główną przyczyną złej jakości powietrza w Krakowie oraz powstawania smogu jest używanie pieców węglowych, głownie w miejscowościach położonych na pół nocny zachód od miasta. Widać to bardzo dobrze w serwisach wizualizujących jakość powietrza. Najpierw pojawia się pogorszenie w okolicach Skały, następnie fala smogu przesuwa się nad nasze miasto. Drugą najważniejszą przyczyną jest źle prowadzona polityka rozbudowy miasta - powstały duże osiedla wzdłuż Wisły od strony zachodniej. Typowe dla naszego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		regionu wiatry zachodnie napotkały barierę i nie przewietrzają centrum miasta. Proszę zapoznać się z raportami dot. jakości powietrza w okresie lockdownu w marcu tego roku. Ruch samochodowy był znikomy, a ilość smogu typowa dla wczesnej wiosny. Uważam, że należy zacząć od rozwiązania powyższych dwóch przyczyn, przyniesie to znacznie więcej korzyści miastu niż próba zmuszenia Mieszkańców do wymiany kilkudziesięciu tysięcy sprawnych samochodów. Proszę zwrócić uwagę, że taką ilość pojazdów należy również zutylizować, co jest nie bez wpływu na środowisko. Ich miejsce zastąpią nowsze, mniej trwałe konstrukcje, które znów będzie trzeba zutylizować za kolejne lata.	**wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[28]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych

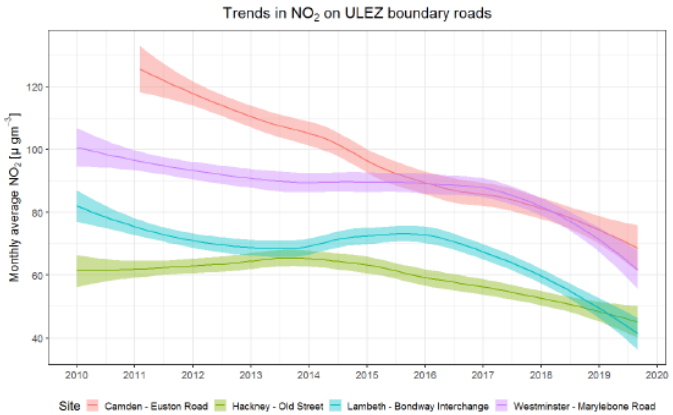
[28] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
130	**Osoba prywatna**	Mam nadzieję że zakaz nie będzie dotyczył pewnych kategorii samochodów np zabytkowych bo jeżeli nie to nie jest to droga do czystego powietrza	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
131	**Osoba prywatna**	Strefa czystego transportu powinna obejmować ścisłe centrum a nie całe miasto - rowery ani komunikacja zbiorowa nie są w stanie zaadresować potrzeb wszystkich mieszkańców i przyjezdnych. Jeśli autorzy tego pomysłu zapatrują się na Londyn, proszę się przyjrzeć dokładnie jak tam wygląda to rozwiązanie oraz przede wszystkim proszę wybudować najpierw taką sieć metra jak ma Londyn! Ponadto, w obecnej formie to jest propozycja faworyzująca bogatych, których stać na wymianę samochodu na taki, który spełnia proponowane normy emisji spalin (należy pamiętać o tym, że sprawny technicznie pojazd, mimo, że wiekowy, wcale nie musi emitować dużych ilości zanieczyszczeń o czym donoszą przeprowadzone pomiary). Jeśli nawet doszłoby do radykalnego odmłodzenia "floty", to masowa utylizacja również nie pozostaje obojętna dla środowiska. Trzeba również pamiętać, że głównym źródłem smogu jest ogrzewanie, a nie samochody - widać to jak na dłoni kiedy rozpoczyna się sezon grzewczy, podczas gdy ruch samochodowy odbywa się w Krakowie cały rok a smog od maja do października praktycznie nie występuje.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[29], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów).

[29] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Ponadto wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
132	**Osoba prywatna**	Nie uwzględnienie możliwości wjazdu do miasta pojazdów zabytkowych dyskawalifikuje moim zdaniem całą ustawę. Dodatkow należałoby rozróżnić pojazdy należące do mieszkańców i przybyłe z zewnątrz.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
133	**Osoba prywatna**	Uważam że projekt zakazujący wjazdu pojazdom do miasta w obrębie obwodnic niespełniającym odpowiednich norm jest bezsensowny. Jako mieszkaniec tego miasta uważam że w inny sposób można poprawić jakość powietrza w mieście. Pandemia koronawirusa pokazała że samochody poruszające się po mieście mają mały wpływ na zanieczyszczanie powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[30]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest

[30] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
134	**Osoba prywatna**	Jako posiadacz pojazdu zabytkowego jestem oburzony taką formą projektu. Pojazdy zabytkowe stanowią nieodłączną część historii i ich procent, w stosunku do wszystkich pojazdów jest niewielki. W mieście znajduje się nie jeden pojazd zabytkowy. Ustawa ta spowoduje, że właściciel nawet z posesji nie będzie mógł wyjechać swoim zabytkiem. Ponadto, sama ustawa nie spowoduje zmniejszenia ilości smogu w mieście. Przykład znajdziemy za naszą zachodnią granicą, gdzie w centrum Berlina wprowadzili taki zakaz, a smog zmniejszył się o 0,2%... Mam wrażenie, że ustawa została napisana nie w celu walki ze smogiem, a walki z miłośnikami samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
135	**Osoba prywatna**	Samochody zabytkowe oraz youngtimery powinny być wyłączone z zakazu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
136	**Osoba prywatna**	Chcecie zabić te miasto? Może jeszcze nakarzecie wszystkim w garniturach od Armaniego chodzić 24/7 bo tak nienawidzicie biedniejszych? Z resztą bogatsi też ucierpią, bo będą musieli przeprowadzić swoje zabytki poza miasto, to pewnie sami też wyjadą i przestaną płacić wam podatki. Więc w mieście zostaną tylko nowobogaccy i na tyle biedni by nie stać ich było na wyjazd. Pomysł godny wiejskiego głupka, niesamowite.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[31], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży

[31] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
137	**Osoba prywatna**	Nie wiem kto wpadł na taki chory pomysł ale zwolnijcie go czym prędzej, jeżeli ode mnie by to zależało dostałby dyscyplinarkę, żeby czasami nigdy nie znalazł ciepłej posady w samorządach. https://www.nik.gov.pl/plik/id,7764,vp,9732.pdf Za 82–92,8 proc. zanieczyszczeń odpowiedzialna jest niska emisja (czyli spalanie węgla, śmieci, drewna i tak dalej w piecach) Zanieczyszczenia komunikacyjne to 5,4–7 proc., z kolei przemysł to 1,8–9 proc. odpowiedzialności.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		MAKSYMALNIE 7% zanieczyszczeń które powodują smog pochodzi z zanieczyszczeń komunikacyjnych. Z tych 7% tylko kolejne 7% to spaliny, bo 93% to pył z klocków hamulcowych oraz pył który powstaje na skutek ruchu samochodów po jezdni (wzbijają pył z jezdni w powietrze) - i zaniedbania samorządu co do utrzymywania ulic w czystości.	**nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Ponadto w ramach działania drugiego – ograniczenie emisji z sektora transportu – wyznaczono działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z nich jest utrzymanie dróg, chodników, ścieżek rowerowych i innych ciągów komunikacyjnych utwardzonych w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń poprzez regularne mycie, remonty i poprawę stanu ich nawierzchni.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
138	**Osoba prywatna**	Zgłaszam uwagę w zakresie ograniczenia ruchu pojazdów na obszarze miasta Krakowa do samochodów spełniających normę czystości spalin Euro 4/Euro5 bez wskazania wyjątków dla pojazdów zabytkowych i historycznych. Wskazuję, że każda zasada ograniczenia ruchu uzależniona od spełniania norm czystości spalin, niezależnie od jej poziomu rygoru, powinna zawierać wyjątki dla samochodów zabytkowych i historycznych, które w sposób oczywisty nie mogą spełnić tych norm. Niewielki ruch pojazdów zabytkowych i historycznych jest marginalny dla ochrony stanu powietrza, a zarazem bardzo ważny i fundamentalny nie tylko dla ich posiadaczy ale i kulturalnego życia i rozwoju historycznego miasta, które powinno umożliwiać prezentowanie walorów historii motoryzacji, w tym organizowanie spotkań, prezentacji pojazdów zabytkowych i ich używania w ruchu miejskim. Brak takiego wyjątku w zakazie ruchu stanowi rażące pokrzywdzenie praw mieszkańców miasta, a jednocześnie nie ma żadnego wpływu na cele jakie ma spełniać tego rodzaju zakaz. Dlatego też bardzo istotny i uzasadniony jest postulat wprowadzenia odpowiedniego w.w. wyjątku dla samochodów zabytkowych i historycznych od reguły wprowadzającej zakaz ruchu dla pojazdów nie spełniających wskazanych norm emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
139	**Osoba prywatna**	Pomysł zakazu wjazdu na teren całego miasta pojazdom niespełniającym określonych norm EURO jest absurdalny z wielu powodów. Badania pokazują, że udział spalin w całości emisji zanieczyszczeń przez pojazdy jest kilku - kilkunastoprocentowy, udział pojazdów w tworzeniu całości zanieczyszczeń powietrza w mieście jest znacznie mniejszy niż im powszechnie przypisywany, a udział starych pojazdów w ogóle aut poruszających się po drogach bardzo niewielki. Ponadto w pełni sprawne pojazdy, nawet niespełniające nowszych norm emisji, wcale nie generują istotnie większych zanieczyszczeń niż pojazdy nowsze. W rezultacie proponowane zapisy uderzają głównie w miłośników motoryzacji posiadających starsze pojazdy utrzymane w nienagannym stanie technicznym, jednocześnie nie przynosząc realnego wpływu na polepszenie jakości powietrza. Prawdziwym zagrożeniem są pojazdy z złym stanie technicznym, szczególnie te formalnie spełniające wymagane normy EURO, które powinny być eliminowane z ruchu przez SKP. Dlatego realne pomiary jakości spalin przez SKP jak i Drogówkę są właściwym kierunkiem działania, który może przynieść realną poprawę jakości powietrza w mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[32] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

[32] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
140	**Osoba prywatna**	Rozumiem, że to nie smaczny żart ten projekt uchwały!! Szanowni Państwo wy jesteście dla Nas czy My dla Was to moje pierwsze pytanie. Bo na razie to wygląda tak jak by mieszkańcy przeszkadzali, więc im należy utrudnić mocno życie. Piszecie o ekologii a zapomnieliście o przewietrzaniu miasta - proponuję przeglądnąć wartości zanieczyszczeń w dni wietrzne i bezwietrzne, może jak połączycie kropki to zrozumiecie - MNIEJ BETONU. Jako podam przykład swoją ulicę Meissnera odkąd powstały biurowce w okolicach ronda Polsad to siła wiatru się drastycznie zmniejszyła. Poza tym https://spidersweb.pl/autoblog/mercedes-w123-240d-emisja-spalin/ tak dla ciekawości.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe.
141	**Osoba prywatna**	Niedopuszczalne	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
142	**Osoba prywatna**	Popieram wszystkie zmiany, szkoda tylko że tyle lat musi minąć na wprowadzenie ograniczeń	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
143	**Osoba prywatna**	To nie przez samochody w mieście jest zanieczyszczone powietrze. Zakaz wjazdu wyznaczonym samochodom spowoduje spadek zanieczyszczenia o max 1-2%, ale za to bardzo uprzykrzy życie mieszkańcom miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[33] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
144	**Osoba prywatna**	Zaproponowane normy emisji spalin uważam za zdecydowanie zbyt wyśrubowane. W znacznie bogatszych Niemczech przyjmuje się Euro 1 dla Pb i Euro 4 dla ON, a mimo to zasadność obostrzeń jest wciąż dyskutowana. Ograniczenie wjazdu do Krakowa pojazdom nie spełniającym norm Euro 4 i 6 doprowadzi do wykluczenia transportowego znacznej części mieszkańców i dojeżdżających do miasta pracowników, gdyż nie będzie ich stać na zakup odpowiednich pojazdów. Doprowadzi to do upadku wielu drobnych przedsiębiorstw i przyspieszy i tak postępującą gentryfikację Krakowa. Dodatkowo chciałbym zauważyć, że że o ile norma Euro 4 dla samochodów osobowych obowiązuje od 2006 roku, to dla jednośladów (w tym motocykli) została wprowadzona dopiero w 2014 roku. Narzucenie tak surowych obostrzeń wyeliminuje z ruchu zdecydowaną większość dwukołowców, których użytkowanie zmniejsza korki i ogranicza przestrzeń zajmowaną przez samochody. Kolejną grupą pojazdów, dla których nie przewidziano "taryfy ulgowej" są pojazdy zabytkowe. Rozumiem, że ich posiadacze stanowią kolejną, niemile widzianą grupę mieszkańców? Zapowiadana podwyżka abonamentów postojowych dla mieszkańców, którzy płacą w Krakowie podatki i de facto tworzą to miasto, to pomysł skandaliczny i obarczony wszystkimi konsekwencjami związanymi z punktem 1. Czy naprawdę Państwa celem, jest wyludnienie centrum miasta, pozbycie się z niego lokalnych firm i zamienienie Krakowa w skansen dla turystów? Czy	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody**

[33] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		epidemia koronawirusa nie dość dobitnie pokazała, że stawianie wszystkiego wyłącznie na turystykę, to zagranie ryzykowne i krótkowzroczne?	**benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[34], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

[34] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
145	**Osoba prywatna**	Co z autami zabytkowymi i historycznymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
146	**Osoba prywatna**	Nie wyobrażam sobie sytuacji w której nie mogę własnym pojazdem dojechać do domu. Czy miasto zapłaci za wymianę moich dwóch motocykli i dwóch samochód na co najmniej tej samej klasy ale nowych?	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
147	**Organizacje pozarządowe**	Pragnę się odnieść do stref czystego transportu i ograniczeń wjazdu dla pojazdów spalinowych z normami poniżej Euro 4 (Benzyna) lub Euro 6 (Diesel) W Polsce średnia wieku pojazdu wynosi 13 lat, w związku z tym nieznaczna liczba pojazdów nie spełnia normy Euro 4 dla benzyny lub Euro 5 dla diesla. Samochody starsze, powoli znikają z dróg, i wg najnowszych danych (zwłaszcza z okresu pandemii) nie wpływają na jakość powietrza. Nie ma znacznego związku ruchu samochodów z jakością powietrza, zaś uwzględniając niewielką ilość samochodów poniżej norm Euro 4 benzyna i Euro 6 diesel, pojazdy te w ogóle nie wpływają na jakość powietrza, a i tak sukcesywnie będą wymieniane na nowsze przez właścicieli. Znaczny spadek ruchu samochodowego nie sprawił spadku zanieczyszczeń PM25, PM10 czy nawet NO2 w miastach Polski: https://aqicn.org/city/poland/malopolska/krakow-ul.-dietla/ https://aqicn.org/city/poland/mazowieckie/warszawa/marszalkowska/ Najbardziej ekologiczny samochód, to używany samochód, ponieważ on już zostawił swój ślad węglowy i zużyto na niego surowce Ziemi. Wymiana samochodu na inny to dodatkowe koszta ekologiczne. Podsumowując, nie ma sensu wprowadzać tego typu ograniczeń, ponieważ one nic nie zmienią, jedynie pewna grupa kierowców będzie zmuszona do zakupu kolejnego samochodu (co nie jest ekologiczne).	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dane pokazują że ani samochody elektryczne, ani nowoczesne, nie poprawiają istotnie jakości powietrza, i należy pozwolić w naturalny sposób wycofać z rynku samochody stare - po prostu je zużyć Źródła: https://www.facebook.com/lubiemiasto/posts/1346978972172598 https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/krakow-zbadal-smog-z-aut-trujace-prywatne-autobusy-63441.html https://spidersweb.pl/autoblog/smog-przyczyny-transportowe-wnioski/	Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[35] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[36]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio

[35] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

[36] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
148	**Osoba prywatna**	Nieuwzględnienie pojazdów zabytkowych w Programie jest błędem ze względu na ich historyczną wartość, a także liczne spotkania oraz złoty pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
149	**Osoba prywatna**	Nie zapominajcie że jesteście dla mieszkańców a nie my dla was	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
150	**Osoba prywatna**	Nie podoba mi się projekt o ograniczenie transportu. Jako fan motoryzacji PRL które nie posiadają Euro4 chcecie MI i nie tylko, zabronić z nich korzystania? Jak można zabronić użytkownikom takich aut korzystanie z nich! Przeglądy techniczne przechodzimy bez zastrzeżeń! Dbamy o nie! Nie jednokrotnie naprawy blacharskie i inne przewyższają wartość samochodu, ale robimy to by Nasze ulice gościły te pojazdy. Musi być zapis, żeby przynajmniej nasze "polskie" samochody były dalej w ruchu. Myślę, że każdy się zgodzi z tym, by nasze syreny, warszawy, 126p, 125p,	**CZĘŚĆIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		polonezy i inne mogły nadal się poruszać po ulicach bez wyjątku i nie tylko w "niedzielę"!	**transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
151	**Osoba prywatna**	Jest to dyskryminacja samochodów klasycznych i youngtimerów, pozatym nie można zakazać poruszania się samochodom o niższych normach emisji spalin, zbyt mocno uderzy to w życie zwykłych ludzi.	**CZĘŚĆIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
152	**Osoba prywatna**	Proponowane zmiany nie sprzyjają nikomu, ani konsumentom, ani przedsiębiorcom, ani mieszkańcom. To po co takie zmiany wyprowadzać? Lepiej zacznijcie od podłączania budynków do sieci ciepłowniczej!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
153	**Osoba prywatna**	Projekt kompletnie oderwany od rzeczywistości w szczególności jeśli chodzi o normy paliw. Jaki wpływ ma transport na powietrze widać poza sezonem grzewczym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
154	**Osoba prywatna**	Ustawa spowoduje pogorszenie warunków bytowych mieszkańców miasta, pragnę przypomnieć, że to ci mieszkańcy płacą podatki na wszystkie miejskie inwestycje.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
155	**Osoba prywatna**	Chciałem dopytać co z samochodami na żółtych blachach, czy takie samochody również nie będą mogły poruszać się po mieście? Moim zdaniem na początek takie normy powinny zostać zastosowane dla autobusów/Busów i firm transportowych. Zwykły "Kowalski" powinien mieć więcej czasu na przestawienie się ze starego samochodu na nowy. Plany miasta w temacie cen MPK nie zachęcają do przestawienia się na komunikacje miejską (a nawet jeśli to czasem z miasta/przez miasto trzeba wyjechać). Co np. ze starszymi ludźmi, którzy wizytują szpitale swoimi wysłużonymi ale działającymi samochodami, czy ich też będzie dotyczył przepis? Może wprowadzić coś w rodzaju "biletów" wjazdu dla starszych jednostek?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
156	**Osoba prywatna**	Program uważam że dobry krok w kierunku zdrowego powietrza w mieście Kraków, ale nie zgadzam się z zakazem wjazdu dla wszystkich pojazdów. Wielu mieszkańców tego regionu kocha się w autach zabytkowych i klasycznych, które z oczywistych względów nie będą spełniały minimalnych norm niezbędnych do wjazdu na teren miasta. Chciałbym aby zwrócona uwaga na możliwe wyjątki bądź pozwolenia do przemieszczania się autem które ma miano zabytkowego, unikatowego bądź kolekcjonerskiego. Pojazdy tego typu nie są użytkowane na codzień a kiedy opuszczają swoje miejsca postojowe na pewno nie stanowią tak wielkiego procentu w ruchu ulicznym by wpłynąć na czystość powietrza w mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
157	**Osoba prywatna**	Brak możliwości ładowania samochodów elektrycznych przy ogólnodostępnych miejscach parkingowych. Niska ilość miejsc dla inwalidów - jak i zmuszanie tych osób do wymiany samochodów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. **osoby niepełnosprawne,** pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
158	**Organizacje pozarządowe**	Pragnę wyrazić swoja negatywna opinię na temat wprowadzenia zakazu poruszania się samochodami niespełniającymi norm emisji spalin EURO 4 / 5 w granicach Miasta Krakowa do IV obwodnicy miasta włącznie , jeżeli w projekcie nie zostanie uwzględniona poprawka, która wyłączy z tych obostrzeń samochody zabytkowe (żółte tablice) i historyczne (powyżej 40 lat). To że w projekcie nie ma informacji i wyjątku związanym z klasykami, uważam za ignorancję i nie wiedzę osób przygotowujących projekt. Jako członek kilku stowarzyszeń pasjonatów samochodowych i właściciel kilku zabytkowych pojazdów nie mogę zgodzić się z proponowanymi regulacjami. W wielu miastach Polski samochody zabytkowe i historyczne maja specjalne przywileje, które pomagają promować miasta i kulturę motoryzacyjną. Prawo nie działa wstecz i absurdem jest wymaganie od 40 letniego samochodu spełniania norm nieistniejących w momencie produkcji tak owych samochodów. Jeśli Konserwator zabytków umieścił pojazd w ewidencji/rejestrze zabytków to taki pojazd powinien mieć prawo do swobodnego poruszania się po krakowskich ulicach bez ograniczeń. Takie samochody ,a mówię to z doświadczenia swojego i swoich kompanów , są	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		użytkowane sporadycznie i ich wkład w zanieczyszczania atmosfery jest pomijalny w stosunku do korzyści jakie płyną dla promocji miasta z eventów organizowanych na jego terenie z udziałem takich samochodów.	z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
159	**Osoba prywatna**	Celowe uderzenie po kieszeni Polaków zmuszające ich do zakupu nowszych samochód na które nas nie stać.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
160	**Osoba prywatna**	Projekt powinien uwzględniać wyjątek dla samochodów zabytkowych, które choć nie spełniają normy euro5, jednak stanowią dobro historyczne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
161	**Osoba prywatna**	Cóż za skrajnie nieprzemyślany pomysł. Polska nie jest gotowa na tak radykalne ograniczenia co do emisji spalin. Gdzie jest infrastruktura i dofinansowania na alternatywne samochody? 5 ładowarek na krzyż w całym Krakowie dla aut elektrycznych? Gdzie są rozbudowane parkingi przy pętlach komunikacji miejskiej żeby ludzie mogli przesiadać się w transport publiczny. Czy na prawdę pomysłodawcy takich pomysłów nie widzą problemów jakie mogłyby spotkać mieszkańców tego miasta?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
162	**Osoba prywatna**	Radzę zrobić fikołka pomysłodawcom. J*******e się w cymbał antyspołeczniaki.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
163	**Osoba prywatna**	Proponuje wyłączenie z obowiązku spełnienia norm emisji mieszkańców poszczególnych stref oraz samochody zabytkowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
164	**Osoba prywatna**	Żadna norma czystości spalin na papierze nie zapewni poprawnego stanu technicznego auta. To stan techniczny samochodu jest głównym czynnikiem czystości spalin, samochód z Euro 6 z wycięty filtrem DPF nie jest bardziej ekologiczny niż taki z norma Euro 3. Ostatnie badania niemieckich automobilklubu dowiodły ze 30 letni diesel może być bardziej ekologiczny niż nowy wielki SUV. Wprowadzanie takich ograniczeń nie ma żadnego sensu dopóki badania	**CZĘŚCIOWO UWZGLEDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		techniczne nie będą bardziej rygorystyczne. Dodatkowo wykluczenia aut zabytkowych zachowanych w nienagannym stanie technicznym z normalnego ruchu w centrum jest po prostu nielogiczne.	**poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie).
165	**Osoba prywatna**	Motoryzacja to zaledwie mały procent zanieczyszczenia. Nikt nie odczuje zmiany dzięki takim obostrzeniom, obostrzenia powinny dotyczyć niskiej emisji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
166	**Osoba prywatna**	największa część smogu powodowana jest przez unios wtórny i pył z opon i klocków hamulcowych. Na to nie ma wpływu ani norma Euro 4 ani euro 6 ani euro tysioncpięćset. Tak samo w tej kwestii szkodzą samochody elektryczne. Kolejna sprawa to to, że zakazując mi wjazdu do miasta zmuszacie mnie do zmiany samochodu, na co ja nie mam ochoty ani pieniędzy. Czy mi, jako mieszkańcowi Krakowa będą przysługiwać dopłaty do zakupu samochodu spełniającego normy?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[37] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
167	**Przedsiębiorca**	Mimo szczerych chęci zmiana floty pojazdów, które mogly by legitymować się norma EURO 6, nie wyobrażam sobie odgórnego nakazu (sam zakaz zmusza do tego) zakupu pojazdów spełniających ta normę. Norma EURO 5 byłaby z mojej perspektywy bardziej w zasięgu moim jak i wielu innych osób. Chętnie poszedłbym do salonu i kupil odpowiednie samochody, ale naprawdę, uwarunkowania ekonomiczne nie pozwalają nam na takie poczynania. Powątpiewam również w sam ich sens, ale oczywiście samochody muszą być sprawne. W naszych samochodach jeżeli filtry DPF sie zapychają to je wymieniamy lub czyścimy, nie wycinamy jak robi to wiele osób i osobiście bardzo takie rozwiązanie neguje. Uważam również, że warto pochylić się nad tym, żeby miasto bylo mniej	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

[37] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zakorkowane co realnie wpłynie na emisje, a nie walka z samochodami jako takimi.	**transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
168	**Osoba prywatna**	Proszę mi, jako mieszkance strefy A1 zasponsorować samochód elektryczny i wtedy porozmawiamy. Miasto ma być dla mieszkańców, nie urzędników.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
169	**Osoba prywatna**	Co z mieszkańcami? Mam miasto Kraków będzie kupował nowe samochody spełniającego normę tak jak dopłaca do wymiany kotłów? Co z samochodami zabytkowymi, żadnych wyjątków dla oldtimerów? Co do kotłów 100% się zgadzam bo to większość zanieczyszczenia miasta. Dobrze to wiecie już po pandemii. Auta znikły, smog pozostał.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[38]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul.

[38] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
170	**Osoba prywatna**	Samochody osobowe są niewielkim ułamkiem zanieczyszczeń w mieście. Zdecydowanie bardziej trujący jest transport zbiorowy (stary tabor MPK oraz prywatni przewoźnicy którzy nawet nie słyszeli o normach euro) czy ciężki transport tiry, ciężarówki itp. Nie wspominając o lotnisku które pewnie dziennie produkuje więcej zanieczyszczeń niż wszystkie samochody w Krakowie przez miesiąc. Wiem ze najłatwiej uczepić się samochodów ale proszę sprawdzić średni wiek samochodu w Polsce. 13 letnie samochody dzisiaj nie są gruchotami które zanieczyszczają powietrze, są to normalne samochody zwykłego obywatela. Uważam ze wprowadzenie takiego przepisu jest dyskryminujące duża cześć społeczeństwa i może wpłynąć negatywnie na biznes i ruch turystyczny w Krakowie. Lepszym rozwiązaniem było by wprowadzenie takich obostrzeń do transportu publicznego oraz zaostrzyć obostrzenia wobec ościennych gmin Krakowa z których to właśnie przylatuje zanieczyszczone powietrze.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[39], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
171	**Osoba prywatna**	Projekt uchwały Sejmiku dot. poprawy jakości powietrza, tzw. uchwały antysmogowej, wydaje się, przynajmniej w części, zbyt rewolucyjny. Wyłania się z niego obraz państwa policyjno-restrykcyjnego, w którym to państwie głównym, o ile nie jedynym problemem, jest czystość powietrza. Oczywiście, czystość powietrza, którym oddychamy, ma niemałe znaczenie, ale trzeba zachować zdrowy rozsądek przy wprowadzaniu jakichkolwiek przepisów i trzeba mieć też świadomość, że np. w wielkim mieście nie można osiągnąć takiej czystości powietrza, jak w puszczy, górskim ustroniu, czy w nadmorskim uzdrowisku. Słusznie podnosi się kwestię spalin, ruchu samochodowego, bo zapewne jest to obecnie główne źródło zanieczyszczenia powietrza, być może nawet większe niż przemysł. Ale próba wyłączenia z ruchu całego niemal miasta to jakiś absurd. Już obowiązuje niebywałych rozmiarów strefa parkowania, dojdzie czy dojdą do tego jeszcze strefy czystego powietrza, Tempo-30 i nie wiadomo jeszcze jaka inna swobodna twórczość urzędnicza... Czy mieszkańcy nie mają już innych potrzeb, oprócz czystego powietrza (co nie znaczy, jak wspomniałem na wstępie, że nie jest to temat ważny)? Dlaczego niektóre strefy miałyby być strefami czystego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program ochrony powietrza zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 roku ma na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji (w tym przypadku pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu). Zostały one określone przepisami unijnymi, które zostały transponowane do polskiego prawa Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*. Osiągnięcie wymaganych norm w zakresie jakości powietrza ma na celu ochronę zdrowia i życia mieszkańców. Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów.

[39] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powietrza, a inne nie? Nie wyjaśniono tego. Czy inni mieszkańcy nie potrzebują czystego powietrza, inne strefy mogą nie być strefami czystego powietrza? A jakąż granicę postawi się dla pyłu, aby nie przedostał się do tzw. strefy czystego powietrza? Prawo powinno być chyba jednoznaczne, a nie zostawiać możliwości dowolnej jego interpretacji; ta uwaga dotyczy nie tylko tzw. stref czystego powietrza, ale całego omawianego dokumentu. Co ma wynikać z ogłaszanych alarmów i czy nie będą one powodowały one jakich form panicznego, nieracjonalnego zachowania mieszkańców, nieadekwatnego do istniejącego zagrożenia? Czy nie będzie to miało złego wpływu na życie społeczne? Czy niewychodzenie z domów, szczelne zamknięcie drzwi i okien będzie receptą na problem. Być może te kwestie mają rozwiązać ulotki kolportowane do mieszkańców (współczuję listonoszom), o czym mowa jest w projekcie Uchwały. Sprawą, której sensu nie mogę zrozumieć, jest wymóg, aby jednostki samorządowe, a więc również, jak rozumiem, np. urzędy gminy, musiały w krótkim czasie osiągnąć poziom 100% zasilania energią odnawialną. Nie wiadomo jaki istotny wpływ miałoby to mieć na poprawę czystości powietrza i nie wiadomo też skąd ta energia miałaby pochodzić (100%!) - brak wyobraźni - oraz jakie byłyby koszty takich przedsięwzięć. Te koszty ostatecznie zostaną przerzucone na mieszkańców w podatkach. Inna sprawa, która wydaje się być gdzieś ukryta między wierszami Uchwały to sprawa zakazu palenia drewnem w kominkach. Nie mówi się o tym wprost, ale mam wrażenie, że w przepisach Uchwały są pozostawione tzw. furtki, aby później można było taki zakaz łatwo wprowadzić, już bez konsultacji społecznych. Przepisy proponowanej Uchwały są nieprecyzyjne, ogólne. Uchwała wydaje się być projektem tworzonym z wielkim rozmachem, bez patrzenia na koszty i realne życie obywateli. Fakt, że w końcowej części dokumentu mówi się o kosztach. Co mnie jednak zastanawia, to np. to, skąd wzięto kwotę 1,61 mld zł rocznych oszczędności z tytułu wprowadzenia działań naprawczych? Są na to jakieś rzetelne badania, rzetelne obliczenia? Cieszy natomiast to, że w dokumencie uwzględniono tzw. ubóstwo energetyczne. Tyle tylko, że termin ten (ubóstwo energetyczne) jest tam dość enigmatyczny, bez większych konkretów. Oby nie było tak, że w praktyce będą pomijane osoby, które naprawdę pomocy potrzebują, albo będą stworzone nadmierne trudności do otrzymania przez nie koniecznej pomocy. Uchwała chyba ostatecznie zbyt wiele jednak nie wnosi. Oprócz proponowanych restrykcji, monitoringu i alarmów (co już i obecnie ma miejsce), tworzenia dodatkowych stref miejskich, sprawozdawczości, ogólnego nakreślenia programu pomocowego nie znajdujemy w Uchwale jednoznacznych konkretów. Nie ma tam choćby mowy o wielkich, powiązanych również z czystością powietrza, programach, takich, jakim miał być choćby program zintegrowanej komunikacji dla całej aglomeracji krakowskiej (z parkingami dla aut podmiejskich, pociągami	Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Jak wskazano w Programie, brak jest obecnie podstawy prawnej na poziomie krajowym, która pozwoliłaby tworzyć strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Funkcjonują jednakże strefy czystego transportu (wjazd do nich dozwolony jest jedynie dla samochodów elektrycznych, napędzanych wodorem oraz napędzanych gazem ziemnym). Ich definicja wskazana została w ustawie *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 roku. Dlatego też, z uwagi na brak przepisów krajowych, które pozwalają na wprowadzenie stref czystego transportu w oparciu o normę emisji EURO, na potrzebę wprowadzenia niniejszego działania wykorzystuje się nazewnictwo zdefiniowane już w ustawach. Działania służące ograniczeniu emisji pyłów również zostały wskazane w Programie w ramach Działania nr 1. Obowiązek wprowadzania stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (informowania oraz alarmowania społeczeństwa) wynika z ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Art. 92 ust. 1 mówi: „*W przypadku ryzyka wystąpienia w danej strefie przekroczenia poziomu alarmowego, informowania, dopuszczalnego lub docelowego substancji w powietrzu zarząd województwa, w terminie 12 miesięcy od dnia otrzymania informacji o tym ryzyku od Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, opracowuje i przedstawia do zaopiniowania właściwym wójtom, burmistrzom lub prezydentom miast i starostom projekt uchwały w sprawie planu działań krótkoterminowych, w którym ustala się działania mające na celu:* *1) zmniejszenie ryzyka wystąpienia takich przekroczeń;* *2) ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń.”* Dlatego też wprowadza się Plan działań krótkoterminowych, który zgodny jest z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		podmiejskimi, busami itd.). Chyba, że do tego ma nawiązywać plan mobilności miejskiej, ale nie sądzę. Zmiany powinny być wprowadzane w sposób realistyczny (a nie np. na zasadzie: przesiądźcie się wszyscy, albo przynajmniej większość, na rowery, bo to jest fajne i tylko tyle), z wyobraźnią, stopniowo i - co ważne - wraz z kontrolowaniem nie tylko przemysłu, urzędów i obywateli, ale również efektywności wprowadzonych zmian. Zmiany nieefektywne powinny być wycofywane, a na ich miejsce wprowadzane inne, na podstawie rzetelnych badań i obliczeń, a nie - broń Boże - na podstawie jakiś ideologicznych założeń ekologicznych. To tyle uwag. Może trochę chaotycznie, ale takie uwagi nasunęły mi się po przeczytaniu tekstu proponowanej Uchwały.	z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych*. Obowiązek przekazywania mieszkańcom informacji o obowiązkach wynikających z uchwały antysmogowej nie stanowi części Planu działań krótkoterminowych. W Programie uwzględniono problemy z bezpośrednim wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii w budynkach użyteczności publicznej, z tego też względu wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie, również pod kątem finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE*, • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Program wprowadza zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania jedynie w momencie ogłoszenia poziomu alarmowego (przekroczenie 150 µg/m^3 stężenia dobowego pyłu PM10).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wartość 1,61 mld zł jest sumą wielkość kosztów zewnętrznych, których można uniknąć poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń (Tabela 2. *Zestawienie wielkości kosztów zewnętrznych, których* *można uniknąć poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń ze źródeł* *emisji powierzchniowej oraz liniowej w województwie małopolskim* *w ramach Programu ochrony powietrza*., str. 35 Załącznika nr 1 oraz Tabela 42., str. 170 Załącznika nr 2). W Programie wskazuje się konkretnie, jaką pomocą należy objąć mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, ponadto gminy zobowiązane są wykonać analizę w tym zakresie, na podstawie wytycznych, które zostaną przygotowane przez Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskiego. Z przygotowanego Programu wynikają z kolei konkretne zadania dla każdego z podmiotów objętych Programem. Dla każdego z nich wyznaczono precyzyjnie termin realizacji, co jest podstawą kontroli realizacji POP. Przeglądu realizowanych działań dokonuje się każdego roku w podsumowaniu realizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, natomiast działanie naprawcze zgodnie z przepisami prawa określane są w oparciu o analizę z wykorzystaniem modelowania matematycznego, którego wymagana sprawdzalność określona jest również przepisami prawa (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 8 czerwca 2018 roku *w sprawie oceny poziomów substancji w powietrzu*).
172	**Inne**	W związku z kontynuacją prac nad aktualizacją POP dla Małopolski, przesyłamy nasze uwagi i sugestie do programu ochrony powietrza, wynikające z doświadczeń i zaobserwowanych patologii w obszarze ochrony powietrza, których istnienie skutecznie blokuje dojście naszego regionu do jakości powietrza bezpiecznej dla mieszkańców. Prosimy o nie robienie kroku w tył, a w przód i nie uleganie presji lobbystów, pragnących utrzymania status quo, kosztem zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Uleganie presji sprzedawców urządzeń grzewczych na paliwa stałe, sprzedawców węgla, uciążliwych zakładów przemysłowych emitujących toksyczne substancje bez jakiejkolwiek efektywnej kontroli lub pozwolenia, czy innych grup interesów, byłoby nie tylko nieetyczne w obliczu obecnej wiedzy na temat tysięcy zgonów rocznie, wskutek brudnego powietrza, ale także rażącą niegospodarnością i wymierną stratą publicznych pieniędzy poniesionych na walkę ze smogiem w Krakowie i całym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10% kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		regionie, która bez zakładanej kontynuacji zaplanowanych działań, skazana jest na niepowodzenie. W OBSZARZE NISKIEJ EMISJI Z GOSPODARSTW DOMOWYCH 1. Objęcie nadzorem Urzędu Marszałkowskiego kontroli spalania niedozwolonych paliw przez gminną straż miejską oraz powołanie międzygminnej straży do w/w kontroli. Niestety efektywność strażników zależy wprost proporcjonalnie od zaangażowania władz gminnych, którym podlegają, a zaangażowanie władz gminnych naszego regionu, jest niestety niskie. Ze skawińskiego doświadczenia widać również, że choć liczba przeprowadzonych kontroli to już ponad tysiąc, to liczba nałożonych mandatów jest niewielka. Interwencja kończyła się mandatem głównie wtedy, gdy problem monitorowali i eskalowali aktywiści społeczni lub skawiński Wydział Ochrony Powietrza. Zwyczajnie szkoda jest pieniędzy podatników na jałowe kontrole i dalsze oszukiwanie się, że są one należycie prowadzone. 2. Wprowadzenie zakazu montowania źródeł ciepła na paliwa stałe w nowych budynkach, oddawanych do użytku od 2022 roku, zgodnie z zapisami uchwały kierunkowej Rady Miasta i Gminy Skawina nr VI/58/19 (link w załączniku numer 1), z tą zmianą, że kominki powinny zostać dopuszczone tylko jako alternatywne źródło ciepła, na wypadek awarii sieci elektrycznej lub gazowej i tylko wtedy użytkowane. Dodatkowo, zakaz powinien objąć bezwzględnie wszystkie gminy, w których stopień gazyfikacji jest wyższy niż 50%. W OBSZARZE EMISJI PRZEMYSŁOWYCH 3. Zaprzestanie stosowania wadliwego prawa kompensacji emisji, w ramach którego zakłady przemysłowe mogą podnieść emisję pyłów do powietrza, jeśli sfinansują na danym obszarze wymianę kotłów niskoemisyjnych i przez to (często niestety teoretycznie) obniżą emisję na danym obszarze. Uzasadnienie: Pierwszą wadą prawa kompensacji jest to, że uciążliwe zakłady mogą podnieść nieodwracalnie emisję pyłów, a z nimi emisję fetoru i toksycznych substancji, które jak wiadomo nie są monitorowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, czyli przez nikogo w Polsce. Wskutek tego prawa, w obszarach narażonych na masowe emisje pyłów i	mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Organem nadzorującym działalność straży miejskich i gminnych jest wojewoda przy pomocy komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji działającego w jego imieniu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. 2. W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin na ich wniosek. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). 3. Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego. 4. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla nich

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		towarzyszących im gazów z wysoce uciążliwych zakładów (jak Skawina, południowy Kraków, Oświęcim), nigdy nie uda się zredukować zanieczyszczeń powietrza do bezpiecznego minimum. Drugą wadą prawa kompensacji jest to, że kompensacja może odbyć się bez udziału i wiedzy władz gminnych, a w przypadku ich sprzeciwu, zgodę mogą wyrazić gminy sąsiednie, oddalone nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Tak stało się w Skawinie, gdy wskutek presji społecznej Starosta Powiatowy zapytał Burmistrza o opinię na przeprowadzenie kompensacji pyłów przez uciążliwy zakład. Burmistrz wskutek protestów mieszkańców nie zgodził się, przez co firma ubiegała się o zgodę na kompensację u Burmistrza sąsiedniej gminy, by podnieść emisję w zakładzie w Skawinie. Z obawy o podniesienie jednocześnie emisji towarzyszących zanieczyszczeń gazowych oraz emisji pyłów w ogóle, gdy w gminie Skawina proces wymiany przestarzałych kotłów rozpoczął się z zaangażowaniem lokalnych środków i ma się dobrze, władze sąsiedniej gminy również nie zgodziły się na przeprowadzenie kompensacji, aby nie podnosić nieodwracalnie emisji pyłów tam, gdzie wysiłkiem społecznym zaczyna on być skutecznie redukowany. Inaczej już było, gdy o kompensację ubiegała się inna uciążliwa skawińska firma, o której uciążliwości związanej z emisjami do powietrza, zrobiło się głośno w pierwszej połowie 2019 roku. Niestety w tym wypadku kompensacja zostało przeprowadzona wyłącznie przez Starostwo Powiatowe (wg uzyskanych przez nas informacji bez zaangażowania i opinii władz Gminy Skawina) i firma, które podczas pierwszej kontroli WIOŚ nie miała pozwolenia na emisje, już je otrzymała dzięki kompensacji, choć składu chemicznego jej wyziewów również do tej pory nie zbadano, stąd wciąż nie wiadomo, czy emisji ulega tylko ujęty w pozwoleniu pył, czy towarzyszące zanieczyszczenia gazowe. Na emisje z zakładu wciąż skarżą się mieszkańcy. Jak widać, wskutek wadliwego prawa kompensacji, nawet przy pełnym zaangażowaniu gmin przemysłowych, skazane są one (oraz gminy sąsiadujące, jak południowy Kraków narażony na około 1,5 mln ton zanieczyszczeń gazowych rocznie wg. oficjalnych danych) na niepełną redukcję emisji pyłów oraz zagrożone podniesieniem emisji przemysłowych gazów, które jak wiadomo nie są monitorowane przez nikogo w Polsce. 4. Podniesienie opłat za emisję zanieczyszczeń do powietrza przez zakłady przemysłowe oraz wprowadzenie dotkliwych kar, za emisje substancji nieujętych w pozwoleniu, łącznie z zatrzymaniem uciążliwej produkcji do czasu eliminacji nieprawidłowości. Dla jednoznacznej weryfikacji emisji, podjęcie współpracy z akredytowanymi jednostkami i przeprowadzenie akredytowanych badań emisji na emitorach uciążliwych zakładów, przez przeprowadzenie audytów ekologicznych w przypadku skarg na zakłady lub podejrzeń emisji substancji nieujętych w pozwoleniu lub ponad ujęty w pozwoleniu limit.	kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku *o Inspekcji Ochrony Środowiska.* Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw. 5. Postępowanie administracyjne w zakresie wydawania pozwoleń na emisję substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe regulowane jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* oraz wskazane w niej zapisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*, które określają strony tego postępowania. Podobnie jak w sprawach opisanych w powyższych punktach, Program ochrony powietrza nie może wpływać na zapisy aktów prawa wyższego rzędu. Jednak, by zapewnić gminom bieżącą informację o wydawanych pozwoleniach zobowiązano organy wydające decyzje do bieżącego informowania władz gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. Ponadto zobowiązano podmioty eksploatujące instalację objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającego zgłoszeniu do dostosowania do wymagań wynikających z konkluzji BAT. Nie przewiduje się dla nich odstępstw, gdy są zlokalizowane na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza. 6. Marszałek Województwa Małopolskiego dokonuje kontroli przedsiębiorstw w zakresie zgodnym z jego kompetencjami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska*. Analiza pozwolenia zintegrowanego musi zostać przeprowadzona przynamniej raz na 5 lat (art. 216 ustawy Poś), co ma na celu ocenę aktualności pozwolenia w z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań. Przeprowadzenie kontroli podmiotów objętych pozwoleniem zintegrowanym w tak szerokim zakresie, z uwzględnieniem pomiarów emisji zanieczyszczeń, należy do kompetencji WIOŚ. Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko liczba podmiotów, ale też zakres wydawanych pozwoleń jest znaczący, co wymagałoby kilkuset pomiarów. Jak wspomniano, działania, mające na celu weryfikację aktualności pozwoleń realizowane są na bieżąco przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Ponadto Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 lipca

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		5. Wprowadzenie zasady konieczności konsultacji wydawanych pozwoleń na emisje substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe z gminami i stroną społeczną, na których obszarze zakłady funkcjonują oraz zebranie sumarycznych danych o dotychczasowych emisjach na danym obszarze, przed podjęciem decyzji o wydaniu pozwolenia na nowe emisje danego związku chemicznego. 6. Zlecenie przez Marszałka Województwa Małopolskiego przeglądu ekologicznego wszystkich przedsiębiorstw, których funkcjonowanie wymaga pozwolenia zintegrowanego. Doświadczenia Skawiny pokazują, że Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, o ile nie towarzyszy im zainteresowanie opinii publicznej, prowadzi jedynie kontrole dokumentów, a nie stanu faktycznego, czyli rzeczywistego rozmiaru emisji na emitorach konkretnych zakładów. Nadzór Marszałka pozwoliłby nie tylko określić stan faktyczny, tzn. porównać obowiązujące pozwolenia ze zmierzoną przez akredytowane instytucje bezpośrednio na emitorach emisją, co może zapobiec narażeniu mieszkańców i pracowników na potencjalnie szkodliwe substancje chemiczne, ale również umożliwiłoby wykrycie emisji nie ujętych w pozwoleniu, za które przedsiębiorstwa powinny wnosić stosowne opłaty do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Stan obecny, tj. brak monitoringu czy chociażby okresowych kontroli ilości emitowanych substancji do powietrza, prowadzi zarówno do nadużyć i niebezpiecznych praktyk zakładów, a przez to narażenie na masowe emisje mieszkańców, jak i powoduje brak należytej rekompensaty ze strony uciążliwych i niejednokrotnie niebezpiecznych dla środowiska zakładów, na rzecz Województwa Małopolskiego. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach! Z poważaniem Skawiński Alarm Smogowy Ruch Społeczny Mieszkańców MiG Skawina	1991 r. o *Inspekcji Ochrony Środowiska* jest jednym z organów Inspekcji Ochrony Środowiska. Marszałek Województwa Małopolskiego nie może sprawować swego rodzaju „kontroli" nad jego działalnością. Organem wyższego stopnia w tym przypadku jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.
173	**Osoba prywatna**	Totalnie beznadziejny pomysł z zakazaniem wjazdu samochodów do miasta. Posiadamy w Krakowie wiele zabytków, i innych starych pojazdów. Nie wyrażam zgody na to, by ta ustawa weszła.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
174	**Nauka**	Jest to zupełnie nie trafiony i ograniczający wolność i swobodę posiadania samochodu w mieście, dodatkowo obywatele często nie są na tyle bogaci by kupować nowe samochody, zamiast ingerować w prywatne decyzje obywateli podnieść poziom zieleni filtrującej smog, zmodernizować całkowicie flotę autobusów i pojazdów miejskich z kopcących diesli na pojazdy eco-friendly, zamiast ładować pieniądze w elektrownie (truciciele) węglowe iść w alternatywne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		źródła energii, przestać szerzyć propagandę pro samochodo-elektryczną gdyż w tym momencie Polska nie jest na to przygotowana a stacje ładujące to jest dramat, mało tego prąd pobierany na tych stacjach zasilają elektrownie węglowe.	**pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.
175	**Osoba prywatna**	Jako posiadacz zabytkowych pojazdów, który regularnie bierze udział w krakowskich imprezach klasycznych samochodów, zostawiający za każdym razem kilkaset zł w mieście uważam pomysł za absurdalny i samobójczy dla miasta. Powodzenia w dalszej drodze do upadku.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
176	**Osoba prywatna**	Dla diesel euro 5 nie wykkuczylaby wielu w miarę nowych pojazdów. Powinny być wyłączone klasyki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
177	**Przedsiębiorca**	Proszę państwa. Nie wszystkie firmy stać na samochody elektryczne. Powiem lepiej nie wszystkich stać na nowsze samochody do firmy. Dając nowe zakazy nie pozwalacie ludzia pracować i zarabiać na życie. Wystarczą cenny parkingowe już załatwiają. Cena biletu przy rynku podgórskim 5 zł/h po przeliczeniu codziennych postojów przez tydzień w godzinach od 7-16 wychodzi nam 150 zł. Przez miesiąc 600 zł. A przedsiębiorca musi zapłacić jeszcze ZUS ,podatek , opłacić materiał , zatankować samochód i przede wszystkim przeżyć miesiąc. A słyszałem w radiu że będą podwyżki cen parkingu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLEDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).
178	**Osoba prywatna**	Jestem zbulwersowany planami wprowadzenia strefy czystego transportu na tak gigantycznym obszarze jak III i IV obwodnica. Wprowadzenie w życie takich przepisów spowoduje, że wszystkie biedniejsze osoby, które po prostu dojeżdżają do pracy (i to w cale nie w centrum Krakowa), stracą możliwość zarobku. Samochód spełniający normę Euro4, mieszczący średnią rodzinę kosztuje około 10000 zł ! Skąd to wziąć? Podwyżka cen KMK o 100 procent, ograniczenia w ruchu zbiorowym koronawirusem, a tu zabrania się korzystania z samochodu. Przecież to dąży do wyeliminowania najbiedniejszych! Ja rozumiem jeszcze ścisłe centrum, ale obszar ograniczony IV obwodnicą, oznacza, że osoba mieszkająca na wsi, a pracująca w mieście, niezamożna, nie dojedzie do pracy. Jeśli nawet dojedzie, to jakim kosztem i czasem? Takich osób nie stać na przeprowadzkę, a pracy poza miastem wbrew pozorom nie ma! Zastanowili się Państwo w kogo uderzy ta zmiana? Chcecie Państwo doprowadzić ludzi do ubóstwa, głodu etc. Jestem przerażony tym co dzieje się w tym mieście/województwie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.
179	**Osoba prywatna**	Pomysł jest absurdalny, utrudniający życie mieszkańcom. Dodatkowo bezcelowy w samej swojej idei-miesiace samoizilacji wyraźnie ukazały, że ruch samochodowy jest bez związku z zanieczyszczeniem powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[40]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w

[40] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
180	**Osoba prywatna**	Uważam, że zakazane poruszania się samochodami starszymi bez wyłączenia zabytków jest bardzo złym pomysłem, jeszcze w tak rozległym obszarze. Jeśli sytuacja dotyczyła by ścisłego centrum to bylo by to do zaakceptowania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.
181	**Osoba prywatna**	Bardzo ważnym jest aby dbać o powietrze, a inicjatywy jakie podejmuje miasto Kraków często naprawdę pomagają. Niestety ograniczanie wjazdu samochodów do miasta przy obecnej sieci komunikacji miejskiej oraz ciągłym zagrożeniu epidemiologicznym jest irracjonalne. Jestem mieszkańcem Krakowa i prowadzę również tutaj działalność gospodarcza , ograniczanie wjazdu to mniej klientów, mniej turystów, utrudnienia w komunikacji i atak na portfele przede wszystkim Krakowian których nie stac na nowsze pojazdy. Pragnę podać kilka argumentów: 1) do pracy mam 9 km (mieszkam w Krakowie) - dojazd samochodem zajmuje mi 12 do 15 minut a dojazd komunikacją miejską ponad godzinę (3 przesiadki) różnica w miesiącu daje nam Półtora DNIA więcej na dojazdy (32 godziny więcej)!!! 2) często przewożę ze sobą gabaryty co było by znacznym utrudnieniem 3) zakup pojazdu spełniającego oczekiwania oraz wszelkie normy w moim przypadku to około 60 tysięcy zł (używany!!) co łatwo policzyć przy naszych średnich zarobkach 2 lata oszczędności bez jedzenia picia i innych wydatków. Uzbieranie na taki pojazd pieniądz to realnie około 5 lat, gdzie ten wydatek nie jest koniecznym 4) mam pojazd w bardzo dobrym stanie technicznym oraz w wysokim komforcie - dlaczego nie będzie wolno mi nim jeździć?? to ograniczenie mojej wolności i moich praw!! 5) mam problemy zdrowotne co eliminuje rower i inny transport pieszy, własny samochód to najlepszy środek transportu 6) IV obwodnica nawet nie powstała a już planowane sa zakazy? chore!! 7) IV obwodnica wykracza poza teren administracyjny miasta Krakowa 8) To piece powodują największe zatrucie powietrza, niech miasto kraków uzgodni lepiej z gminami sąsiednimi by te zmieniły u siebie paleniska na ekologiczne, jako że Kraków jest położony geograficznie najniżej to emisja z tych gmin znajdujących się w sąsiedztwie powoduje w mieście smog a nie samochody 9) lockdown koronawirus pokazał, że mniejsza ilość pojazdów (praktyczny zanik jazdy) nieznacznie wpłynął na jakość powietrza Jeśli auto jest sprawne technicznie to powinno móc jeździć gdzie chce, dlatego tez kontrole pojazdów względem poprawności działania (spalania) można	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zintensyfikować, to poprawi powietrze. Jeden niesprawny kopciuch emituje setki razy więcej trucizny niż sprawne pojazdy. Co do ograniczenia prędkości do 30 km/h - różne nie jest to dobry pomysł, nie prędkość zabija a głupota i brak edukacji. Trzeba tworzyć bezpieczne drogi i chodniki, oraz przejścia dla pieszych a nie ograniczać prędkość. Trzeba edukować przede wszystkim pieszych i rowerzystów. To oni a nie kierowcy nie posiadają jakichkolwiek uprawnień i wiedzy o przepisach a poruszają się po tych samych drogach co kierowcy. Edukacja i bezpieczne drogi, sprawne technicznie pojazdy i miasto przyjazne i otwarte dla wszystkich nie tylko bogatych posiadających najnowsze pojazdy - taki powinien być cel mojego rodzinnego miasta. A nie ograniczenia, zakazy, nakazy i ekologia dla bogatych	czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
182	**Osoba prywatna**	Najpierw piece w Małopolsce, tak jak w Krakowie. Zakres proponowanych działań jest drastyczny i jak zwykle uzasadnienie nie obejmuje rzeczywistych kosztów spoleczno-ekonomicznych. Kolejny sposób na wydanie publicznych pieniędzy na jakieś eko doradztwo i zwiększanie zatrudnienia. Jak dochód w Polsce będzie per capita taki jak w Zachodniej Europie, to można myśleć o nałożeniu na ludzi kolejnych represji. Gdzie są dane dotyczące liczby samochodów, które nie spełniają norm. Czy będą dopłaty do wymiany samochodów? Dlaczego tak mało uwagi poświęca się źródłom energii, a od razu bezkrytycznie uderza w tych, którzy i tak płacą haracze na urzędniczą fantazję.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane W sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
183	**Osoba prywatna**	Propozycje nie zawierają żadnych logicznych przesłanek, a jedynie kopie rozwiązać wprowadzanych w niektórych zachodnich miastach, a które to już tam są negatywnie oceniane.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[41], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.
184	**Osoba prywatna**	Przedstawiony projekt Programu ochrony powietrza jest ambitny ale nie uwzględnia uwarunkowań gospodarczo-społecznych naszego kraju. Nie można w tym zakresie bezrefleksyjnie opierać się na rozwiązaniach przyjmowanych przez o wiele zamożniejsze kraje bez szerszej perspektywy poziomu życia dochodów i uwarunkowań naszego kraju. Przykładem będzie tu zapis dotyczący wdrożenia strefy czystego transportu opartej o normy emisji EURO dla Miasta Krakowa w wersji docelowej do 31 grudnia 2025 rok. Czy ktoś z pomysłodawców policzył i przedstawił informacje na temat aktualnego stanu ilości aut spełniających określone poziomy norm emisji spalin? Czy ktoś policzył jakie nakłady musi ponieść ogół społeczeństwa w celu spełnienia narzuconych w tym projekcie norm dla strefy czystego transportu?? Chodzi mi o przedstawienie choćby w tym temacie SPOŁECZENSTWU wyliczeń - to będzie NAS kosztowało tyle i tyle. Tyle i Tyle osób mieszkańców KRAKOWA MUSI sprzedać/zezłomować samochód do 2025 /za 5 lat/ i kupić coś nowego co będzie kosztować szacunkowo Tyle i Tyle. W MPK, MPO, innych służbach miejskich należy ponieść wydatki aby spełnić założone cele na planowanym poziomie ..... Kwota. Analogicznie symulacja kosztów małych i średnich przedsiębiorców dostawców , kurierów, usługodawców itd itd . Teraz w dobie pandemii CoVId 19 i nadchodzących na co wszystko wskazuje gorszych lat tego typu rozwiązania przerzucające gro kosztów na obywateli bez	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w

[41] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dokładnego rozeznania czy są oni (nie skłonni - a w stanie) je ponieść powinno być ze wszech miar przemyślane, skonsultowane i zaakceptowane przez większość społeczeństwa - Na marginesie moim zdaniem tego typu zmiany jak np. wprowadzenie strefy czystego transportu powinno być poparte referendum w którym każdy zainteresowany /lub nie / mógłby się wypowiedzieć. Dodam jeszcze iż w proponowanym projekcie nie ma żadnych wyjątków co do poruszania się pojazdami np. zabytkowymi które z definicji nie spełnia zakładanej normy (pojazd zabytkowy to ten który ma więcej niż 40 lat...). To tyle tak na szybko Tworzenie rozwiązań prawnych obowiązujących wszystkich Mieszkanców Krakowa bez przedstawienia wyliczeń kosztów - liczby Zmuszenie bez popart poprzez przedstawione uwarunkowania prawne mieszkańców Krakowa np.: u	momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu.
185	**Gmina Nawojowa**	Dotyczy: stanowisko Gminy Nawojowa w zakresie propozycji zapisów nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego W ramach aktualizacji projektu Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego gmina Nawojowa przekłada następujące uwagi: • w sprawie kontroli interwencyjnych palenisk w ciągu jednego dnia roboczego od zgłoszenia uważamy, że będzie to trudne organizacyjnie do realizacji. W przypadku gmin, które nie posiadają straży gminnej i w przypadku dużej ilości zgłoszeń przeprowadzenie kontroli w ciągu jednego dnia będzie wprost nieosiągalne. Proponujemy kontrole przynajmniej w ciągu dwóch dni roboczych od zgłoszenia, • w kwestii przeprowadzenia inwentaryzacji we wskazanym zakresie wskazujemy, że działanie to jest możliwe do osiągnięcia jeżeli mieszkańcy będą zobligowani przepisem prawnym z konsekwencjami karnymi do zgłoszenia rzetelnych informacji do gminy po wykonaniu zmian w budynku. Ankietyzacja nie daje gwarancji przekazywania przez mieszkańców wiarygodnych informacji. Przeprowadzona przez Gminę Nawojowa inwentaryzacja dowiodła, że 7 % mieszkańców odmówiła podania informacji. Współpraca gmin z nadzorem budowlanym przy inwentaryzacji do krajowej bazy CEEB będzie miała sens, jeżeli mieszkańcy będą zobligowani przepisem prawnym do zgłaszania zmian w budynku do gminy, • zapewnienie poprzez prowadzone działania, że liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie jest wysoce	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** • Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy nie tylko przeprowadzanie kontroli w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować nie tylko kontrole interwencyjne, ale również kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nieprawdopodobna. Gmina prowadzi i cały czas będzie prowadzić akcje informacyjne odnośnie terminów wynikających z uchwały antysmogowej i negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie ludzi. Jednakże zapewnienie, że przez prowadzone działania liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń bez konsekwencji prawnych dla mieszkańca będzie trudna do zrealizowania przez gminy, • analiza skali ubóstwa energetycznego jest trudna do weryfikacji. Ciężko jest jednoznacznie wskazać osoby, które potrzebują pomocy w tym zakresie. Na pewno ubóstwo dotyczy osób, które mają problem z pokryciem kosztów na termomodernizację budynku czy wymianę i utrzymaniem nowego źródła ciepła. Uważamy ,że najlepsza pomoc tym osobom to umożliwienie zaliczkowej dotacji w programie Czyste Powietrze, • zakaz stosowania węgla od 2022r. w nowo instalowanych kotłach i ogrzewaczach może znacznie wpłynąć na budżet mieszkańca bo ogrzewanie wyłącznie kotłami na biomasę może podwyższyć koszt ogrzewania budynków, które często nie są wystarczająco docieplone. Wątpliwości budzi też fakt specyfiki zabudowań mieszkalnych na terenach wiejskich, w większości budynki te nie są przystosowane do instalowania dodatkowych urządzeń innych niż kocioł i standardowy zasobnik. Podsumowując i mając na względzie wspólne działania na rzecz poprawy jakości powietrza, założenia programu są właściwe. Jednakże proponowane działania nie uwzględniają możliwości finansowych gmin i ich mieszkańców. Gminy dążą do ciągłej poprawy jakości powietrza, jednak na realizację niektórych działań, gminy nie posiadają i nie będą posiadać środków w ramach własnych budżetów.	Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. • Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). • Wszelkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi cel strategii realizowanej przez gminy. • Program ochrony powietrza nie może wprowadzić zmian w sposobie udzielania pomocy w ramach Programu Czyste Powietrze, jego regulamin określa Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Regulamin nakazuje jedynie uwzględniać ograniczenia wynikające z programów ochrony powietrza. By ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. • W Programie nie wprowadza się zakazu stosowania węgla w nowo instalowanych kotłach. Ograniczenie, które wprowadzone zostanie w 2022 roku dotyczy braku dofinansowania do urządzeń grzewczych zasilanych węglem ze środków publicznych. • Budżet gminy może być wspierany dodatkowymi środkami, które zostały wskazane w Programie. Jest to przede wszystkim Program Priorytetowy Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog, skierowany do najuboższych mieszkańców, ulga termomodernizacyjna, a także wskazane w Programie środki RPO na lata 2021-2027, w ramach których Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do uruchomienia wsparcia dla gmin podejmujących działania związane z ochroną powietrza.
186	**Osoba prywatna**	Czas wdrażania zakazów dla istniejących rozwiązań powinien być dłuższy i powinien być wyliczany jako czas zwrotu inwestycji dla mieszkańca. Jeśli zainwestował w coś co generuje PM przed zakazami to powinien mieć możliwość korzystać z tego przynajmniej do momentu aż inwestycja finansowa się zwróci.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Brak wskazania w uwadze, o jakich zakazach mowa. Program nie wprowadza nowych ograniczeń w zakresie jakości paliw oraz eksploatacji urządzeń. W obszarze transportu Program nie wprowadza strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO, która ograniczałaby ruch pojazdów niespełniających określonych wymagań emisyjnych. Program nakłada obowiązek na Prezydentów i Rady Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. przygotowania planu wdrożenia strefy wraz ze

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wszystkimi jej szczegółami oraz wdrożenie strefy po wejściu w życie przepisów krajowych umożliwiających tworzenie ww. stref (obecnie brak jest podstaw prawnych do ich utworzenia).
187	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się z propozycją ustanowienia zakazu wjazdu dla starszych aut. Nie będzie to miało realnego wpływu na poprawę jakości powietrza (na którą znacznie większy wpływ ma sposób, w jaki ogrzewane są mieszkania), a narusza prawa posiadaczy takich pojazdów - tych używanych hobbystycznie, często zarejestrowanych jako zabytkowe, jak również zwykłych, nie najnowszych aut, na które stać przeciętnych obywateli. Ponadto wpłynie to negatywnie na możliwość podjęcia pracy w mieście, gdyż podróż komunikacją miejską nie zawsze jest możliwa czy opłacalna czasowo. W rezultacie spodziewałbym się wzrostu bezrobocia, pogorszenia sytuacji ekonomicznej pracodawców i pracowników, a co za tym idzie - spadku wpływów z podatków. Wierzę w dobre intencje pomysłodawców, ale sam pomysł uważam za nietrafiony.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
188	**Osoba prywatna**	brak dotacji dla nowych budynków.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
189	**Osoba prywatna**	Z żalem stwierdzam, iż w projekcie Programu ochrony powierza, z ruchu na terenie większości miasta, wyeliminowane zostaną pojazdy zabytkowe. Mam tu na myśli pojazdy posiadające tzw. żółte tablice. Do tej pory nie spotkałem się z sytuacją, żeby przedwojenne automobile lub nieco nowsze ruchome zabytki techniki nie mogły poruszać się po mieście. Na terenie Krakowa znajduje się Muzeum Inżynierii miejskiej. Czy jego eksponatów nie będzie już można zobaczyć na ulicach? Mam nadzieję, że brak odpowiedniego zapisu, to tylko niedopatrzenie, które szybko zostanie poprawione.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
190	**Osoba prywatna**	Uwazam, ze samochody zabytkowe, czy tez starsze niz 25lat ktore sa oczkiem w glowie wlascicieli, nierzadko bedace w doskonalym stanie technicznym i uzywane sa sporadycznie nie powinny byc wykluczane z miast. Sa uzytkowane przewaznie latem, gdy nie ma problemu ze smogiem. Problemem są glownie busy i stare dostawczaki o kiepskim stanie technicznym a przede wszystkim silniki diesla.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
191	**Przedsiębiorca**	1. Ten program jest niespójny i sprzeczny w swoich głównych założeniach i proponowanych rozwiązaniach. Przede wszystkim jako uchwała jest to akt prawny i jako taki powinien być spójny z polskim systemem prawnym. Otóż program wielokrotnie posługuje się pojęciem "odnawialnych źródeł energii", do których według definicji ustawowej zalicza się drewno (biomasa) natomiast w rozwiązaniach proponowanych przez program drewno jest zestawiane z paliwami kopalnymi a w szczególności z węglem i podobnie jak węgiel jest dyskryminowane. Drewno (biomasa) i OZE są traktowane rozłącznie podczas gdy według ustawowej definicji drewno zalicza się do OZE. Zakładam, że twórcy projektów przepisów prawnych znają definicje ustawowe OZE a zatem powinni się do nich stosować. W szczególności sugeruję twórcom projektu zapoznanie się z Ustawą z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii 2. Program niewiele wspomina o gazie i urządzeniach gazowych. Jedynie w najbardziej restrykcyjnych scenariuszach wspomina się o przejściu tylko na OZE od 2030 lub odejściu od gazu w 2050. W związku z proponowanymi zakazami i ograniczeniami stosowania OZE a w szczególności drewna i biomasy oraz w związku z podnoszeniem wymogów technicznych dla urządzeń na biomasę (drewno i pelet) ludzie decydują się na kocioł gazowy jako główne źródło ogrzewania. Zjawisko to jest potęgowane dodatkowo przez dotacje do wymiany kotłów na gazowe. A przecież gaz to paliwo kopalne, którego użycie zwiększa ilość gazów cieplarnianych w atmosferze podczas gdy drewno ma zerowy bilans CO2. 3. Projekt posługuje się wielokrotnie terminami "miejscowe ogrzewacze powietrza" i "kominki". W wykazie aktów prawnych, na podstawie których został sporządzony program brakuje ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) 2015/1185 z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwo stałe. Sugeruje twórcom programu zapoznanie się z tym aktem prawnym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w *Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim*, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. 2. W Programie nie preferuje się wykorzystania gazu oraz urządzeń zasilanych gazem. Zwraca się bowiem uwagę na fakt, iż strategia poprawa jakości powietrza musi być wdrażana przy jednoczesnej dbałości o klimat. 3. Wykaz aktów prawnych został uzupełniony o wskazane rozporządzenie. 4. Głównym źródłem dofinansowania do wymiany wysokoemisyjnych źródeł ogrzewania powinien być rządowy Program Czyste Powietrze, który już obecnie promuje wykorzystanie kotłów na biomasę o niższym wskaźniku emisji pyłów, oferując wyższe dofinansowanie do zakupu tych urządzeń. Co więcej, ograniczenie w finansowaniu urządzeń na biomasę

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		4. Jednym z celów programu jest walka z ubóstwem energetycznym. Otóż wprowadzenie programu w takim kształcie jak jest obecnie proponowany przyczyni się bezpośrednio do powstania ubóstwa energetycznego przez ograniczenie możliwości korzystania z tanich OZE jakimi są drewno i biomasa oraz ograniczanie możliwości korzystania z niskoemisyjnych kotłów 4 i 5 klasy na rzecz drogich OZE jakimi są pompy ciepła i fotowoltaika i na rzecz droższego i nieekologicznego ogrzewania gazowego 5. Program powołuje się na Pakiet „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków", w którym UE zobowiązała się między innymi do zmniejszenia emisji CO2 o co najmniej 40% do roku 2030, osiągnięcie pozycji lidera na polu energii odnawialnej i zadbanie o to, aby konsumenci byli traktowani uczciwie. Otóż ukryta promocja gazu przyczynia się bezpośrednio do zwiększenia emisji CO2 a dyskryminowanie takich OZE jak drewno i biomasa nie prowadzi ani do uczciwego traktowania konsumenta ani do osiągnięcia pozycji lidera na polu energii odnawialnej 6. By przyspieszyć wdrażanie działań na rzecz klimatu, energii oraz środowiska, o dostępne środki stara się Województwo Małopolskie. Jaka część tych środków i na jakich zasadach będzie przeznaczona na dopłaty do urządzeń na drewno i biomasę? 7. ROCZNA OCENA JAKOŚCI POWIETRZA W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM (RAPORT WOJEWÓDZKI ZA ROK 2018) wskazuje, że za emisję do powietrza w województwie małopolskim odpowiedzialne są w głównej mierze źródła powierzchniowe z sektora komunalno-bytowego. Czy są jakieś badania, które potwierdzają, że przyczyną smogu lub w jakiej części jest palenie drewna w kominkach? Program przewiduje zlecenie wykonania do 31 grudnia 2021 roku badań składu pyłu pod kątem źródeł pochodzenia. Dlaczego tak późno? Może warto by ustalić nareszcie co powoduje emisję zanim zaczniemy nakładać ograniczenia. 8. Roczna ocena jakości powietrza mówi, że głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem w Polsce jest spalanie paliw stałych w wysokoemisyjnych piecach. Miejscowe ogrzewacze powietrza zgodne z ekoprojektem są niskoemisyjne. Źródłem powstawania B(a)P jest spalanie paliw stałych w niskich temperaturach pomiędzy 300°C a 600°C w nisko sprawnych urządzeniach,	o wyższym wskaźniku emisji, wprowadzone zostanie w roku 2023. Zgodnie z wymaganiami tzw. uchwały antysmogowej dla Małopolski, do końca 2022 roku w całym województwie muszą zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe. Wprowadzenie ograniczenia w roku 2023 pozostawia mieszkańcom szerszy wachlarz rozwiązań. W Programie wskazano również, iż osoby ubogie powinny zostać objęte szczególną uwagą samorządów, by w sposób optymalny przeprowadzić niezbędne inwestycje proekologiczne. Zgodnie z prowadzonymi analizami, jedynie pełne wdrożenie uchwały antysmogowej pozwoli doprowadzić do poprawy jakości powietrza – parametry kotłów 4 klasy czy 5 klasy w przypadku tak dużej liczby wymian urządzeń nie są wystarczające. Jak wskazano w punkcie powyżej, w Programie nie promuje się wykorzystania gazu. 5. Program nie promuje wykorzystania gazu, a najkorzystniejsze pod kątem wpływu na jakość powietrza odnawialne źródła energii. Takie samo podejście rekomenduje Europejska Agencja Środowiska, będąca jedną z agencji Unii Europejskiej. W swoim briefingu z grudnia 2019 r. wskazuje, iż istotnie wykorzystanie biomasy spowodowało redukcję emisji gazów cieplarnianych, jej wykorzystanie przyczyniło się także do wzrostu emisji pyłów oraz lotnych związków organicznych. Dlatego też rekomenduje się, by przy tworzeniu planów/strategii energetycznych i klimatycznych, zwrócić uwagę i mieć świadomość wpływu spalania biomasy na jakość powietrza. Pozwoli to zmaksymalizować korzyści klimatyczne i zdrowotne transformacji energetycznej.[42] 6.Zasady funkcjonowania Funduszu Sprawiedliwej Transformacji na poziomach krajowym i regionalnym są na etapie programowania. Decyzję w tym zakresie podejmuje Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Ze względu na zmiany w alokacji środków oraz budżetu Funduszu Sprawiedliwej Transformacji skorygowano podane w Programie wartości. 7. W Programie nie stawia się tezy, iż za zanieczyszczenie powietrza odpowiada palenie drewnem w kominkach. Za zanieczyszczenie powietrza odpowiada spalanie paliw w sektorze komunalno-bytowym, zatem również spalanie drewna. Dlatego też wprowadza się ograniczenia (w finansowaniu) dla urządzeń na paliwa stale. Do 31 grudnia 2021 roku planuje się otrzymanie wyników badań. Ze względu na fakt, iż Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego zgodnie z prawem działa w oparciu o ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych*, konieczne jest zlecenie badań w ramach zamówienia publicznego.

[42] Źródło: Europejska Agencja Środowiska, Briefing no. 13/2019, *Renewable energy in Europe: key for climate objectives, but air pollution needs attention*, https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/7a501ab29deb42bcb87acc2c363e6e59

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		spalanie odpadów w instalacjach do tego nieprzeznaczonych. Kominki zgodne z ekoprojektem mają sprawność powyżej 80%, spala się w nich drewno a proces spalania zachodzi w temp 700-1000°C Mają mało wspólnego z emisją B(a)P. Zgodnie z poprzednia małopolską uchwała antysmogową od 1.07.2017 można instalować tylko miejscowe ogrzewacze powietrza zgodne z ekoprojektem. Może zanim zaczniemy wprowadzać nowe ograniczenia dla tego typu urządzeń poczekajmy jak poprzednie regulacje przyniosą skutek. Tym bardzie, że zainstalowanych w Małopolsce miejscowych ogrzewaczy powietrza z roku na rok przybywa a wg wspomnianej wcześniej Rocznej Oceny Powietrza emisja PM10, PM2,5 i B(a)P od roku 2010 systematycznie się zmniejsza. 9. Kolejną niekonsekwencją i mankamentem programu jest propozycja braku finansowania dla kotłów zasilanych biomasą (OZE!) o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m3 od 1 stycznia 2023 roku. To surowsze wymagania niż przewiduje ekoprojekt. Ekoprojekt będzie obowiązywać w całej UE. Dlaczego polski konsument ma być gorzej traktowany niż mieszkańcy pozostałych krajów UE. W większości krajów UE obowiązują dotacje do wymiany starych pieców i kotłów na nowoczesne urządzenia na biomasę (drewno i pelet). Aktualne dotacje można sprawdzić na stronie http://www.res-legal.eu/search-by-country/ 10. W rozdziale 8.2 (Zadania do realizacji) kolejny raz mamy do czynienia z tą samą niekonsekwencją, która przewija się w całym projekcie: mówimy o zwiększeniu wykorzystania OZE a jednocześnie nakładamy ograniczenia na kotły na biomasę (rygory emisji ostrzejsze niż w Ekoprojekcie i obowiązek instalacji bufora). Niby to słuszne rozwiązanie z punktu widzenia zmniejszenia emisji ale jaki będzie miało efekt? Taki kocioł będzie albo niewspółmiernie drogi albo nie będzie dotowany. Jaką zatem alternatywę mają konsumenci jeśli chodzi o pewne źródło ogrzewania? Oczywiście kotły gazowe a gaz to przecież paliwo kopalne od którego w dłuższej perspektywie chcemy odejść. 11. W PLANIE DZIAŁAŃ KRÓTKOTERMINOWYCH znajdujemy następującą propozycję: Rekomendowane zachowania obywateli w sytuacjach wprowadzenia stopni zagrożenia "unikaj działań zwiększających zanieczyszczenie powietrza, np. palenia w kominku" Dlaczego akurat taki przykład? Czemu ktoś się uwziął na te kominki? Czy nie ma innych przykładów innych działań? Np. nie używaj samochodu, nie pal papierosów, zmniejsz zużycie prądu. Sugeruję albo wymienienie wszystkich proponowanych działań albo wykreślić ten przykład jako krzywdzący. Co gorsza, ten przykład podawany jest dwukrotnie 12. W przypadku 3 stopnia zagrożenia projekt proponuje zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe jeśli nie są one jedynym źródłem ogrzewania. Czy ten zakaz jest poparty jakimiś badaniami, np jaki jest udział emisji pochodzącej z kominków w ogólnej emisji? Czy może	Ponadto planuje się przeprowadzić badania w sezonie grzewczym oraz w okresie poza sezonem grzewczym, dlatego też z dużym prawdopodobieństwem badania prowadzone będą jeszcze w roku 2021. Niemniej jednak termin 31 grudnia 2021 wskazany został jako termin, w którym najpóźniej dostępne będą wyniki badań. 8. Program nie zakazuje eksploatacji miejscowych ogrzewaczy powietrza, a wprowadza ograniczenia w finansowaniu urządzeń o wyższej emisji. Preferencje finansowania urządzeń na biomasę o niższym wskaźniku emisji pyłów funkcjonuje już w Programie Czyste Powietrze, który obecnie i w najbliższym czasie stanowić będzie główne źródło dofinansowania do wymiany wysokoemisyjnych źródeł ogrzewania. 9. Głównym źródłem dofinansowania do wymiany wysokoemisyjnych źródeł ogrzewania powinien być rządowy Program Czyste Powietrze, który już obecnie promuje wykorzystanie kotłów na biomasę o niższym wskaźniku emisji pyłów, oferując wyższe dofinansowanie do zakupu tych urządzeń. Co więcej, ograniczenie w finansowaniu urządzeń na biomasę o wyższym wskaźniku emisji, wprowadzone zostanie w roku 2023. Zgodnie z wymaganiami tzw. uchwały antysmogowej dla Małopolski, do końca 2022 roku w całym województwie muszą zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe. Wprowadzenie ograniczenia w roku 2023 pozostawia mieszkańcom szerszy wachlarz rozwiązań. Jak nadmieniono powyżej, mimo, iż biomasa jest odnawialnym źródłem energii, należy pamiętać, iż jej spalanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń, a ich poziom nie jest zależny jedynie od parametrów urządzenia, ale też od jakości biomasy. 10. Program ochrony powietrza ma na celu poprawę jakości powietrza, dlatego wprowadzane w jego ramach działania mają służyć właśnie ograniczeniu emisji zanieczyszczeń. Stosowanie zbiornika buforowego będzie obowiązkowe w przypadku kotłów z ręcznym załadunkiem paliwa, w pozostałych przypadkach jest zalecane. Konsumenci mogą nadal nabywać oraz otrzymywać dotację na odnawialne źródła energii, w tym kotły na biomasę – w Programie nie promuje się wykorzystania gazu. 11. W działaniu tym wskazuje się na czynności, które nie są niezbędne – w przypadku wykorzystania kominków w celach rekreacyjnych, a nie jako główne źródło ogrzewania, powoduje się emisję zanieczyszczeń, której można by uniknąć, co jest szczególnie pożądane w dniach z przekroczeniem norm jakości powietrza. Wachlarz tych działań został rozszerzony. 12. Działanie to zostało wprowadzone zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jest to czyjeś widzimisię? Kto jest autorem tego zapisu i na jakiej podstawie naukowej został wprowadzony? 13. Kolejną ciekawostką jest szacunek efektu ekologicznego jaki dadzą poszczególne ograniczenia w przypadku 3 stopni zagrożenia. Pomijając fakt, że z projektu nie wynika w jaki sposób obliczono efekt ekologiczny zakazu eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe to same wyliczenia są niezwykle ciekawe. Otóż efekt ekologiczny dla 100 domów o powierzchni średnio 120 m2 to 2,13 kg PM10 i 0,53 kg PM 2,5 Dla porównania 60 kontroli spalania śmieci dałoby efekt w postaci 48 kg PM10 i 44 kg PM 2,5. Tu 2,66 kg a tutaj 92 kg. Czy w związku z tym to kominki są problemem czy może problem jest gdzie indziej? Wniosek nasuwa się sam: zamiast zakazywać palenia albo kontrolować przestrzeganie zakazu palenia w kominkach przerzucić moce na kontrole spalania śmieci. 14. Projekt przedstawia zestawienie wielkości mocy zainstalowanej w odnawialnych źródłach energii w województwie małopolskim. Czy to zestawienie uwzględnia moc zainstalowaną w kotłach na biomasę i miejscowych ogrzewaczach powietrza? Raczej nie, bo w niektórych powiatach w pozycji "biomasa" jest zero. Skoro uwzględniamy mikroinstalacje fotowoltaiczne to uwzględnijmy też miejscowe ogrzewacze powietrza i kotły na biomasę. Należałoby uzupełnić to zestawienie żeby unaocznić rzeczywisty potencjał OZE z uwzględnieniem biomasy. 15. Kolejna absurdalna propozycja to kontrole planowe w Krakowie, które powinny corocznie objąć wszystkie budynki, w których nadal eksploatowane są indywidualne paleniska na paliwa stałe z uwagi na obowiązującą na jego terenie tzw. uchwałę antysmogową dla Krakowa. O co tu chodzi? Przecież w Krakowie od 1.09.2019 obowiązuje zakaz używania paliw stałych i indywidualne paleniska na paliwa stałe nie są eksploatowane. Są telefony alarmowe. Alarm antysmogowy reaguje histerycznie na każdy dym z komina w Krakowie. Czy oprócz tego, że spowodowano, że ludzie mają w domach urządzenia i instalacje, na które wydali ciężko zarobione pieniądze, a których nie mogą teraz używać trzeba ich nękać corocznymi kontrolami? Czy chodzi o to, żeby te kominki czy piece kaflowe zostały zlikwidowane, żeby ktoś miał święty spokój i żeby nie musiał przyjmować kontroli i się tłumaczyć, że ma kominek ale go nie używa bo jest zakaz? Kominki i piece mają walor dekoracyjny. Często to zabytkowe piece kaflowe. Poza tym krakowski zakaz palenia to anomalia, która prędzej czy później minie. Zamiast nękać kontrolami ludzi, których i tak już dotknął bezsensowny zakaz można by siły i środki przerzucić na kontrole spalania śmieci w gminach ościennych? 16. Program słusznie przestrzega przed ujemnymi skutkami zanieczyszczenia	*ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*. Jak wspomniano powyżej, powinno się ograniczyć rekreacyjne wykorzystanie urządzeń w dniach zagrożenia zdrowia ludzkiego zanieczyszczeniem powietrza. 13. W Programie wskazano źródło danych, tj. „*Ekspertyzę w zakresie pilotażowego opracowania i wdrażania planów działań krótkoterminowych w wybranych miejscowościach województwa małopolskiego*” (str. 145, Załącznik nr 2 do Uchwały). Wskazane działanie nie jest jedynym ograniczeniem, ale jednym z ograniczeń, by w jak największym stopniu ograniczyć negatywny wpływ zanieczyszczeń na zdrowie człowieka. 14. Zestawienie to obejmuje urządzenia grzewcze zasilane biomasą. Bazuje jednak na dostępnych danych. Niewielka liczba gmin dysponuje kompletną inwentaryzacją urządzeń (bądź wysokim stopniem inwentaryzacji), dlatego możliwe jest niedoszacowanie ich liczby. Jednym z obowiązków gmin jest wykonanie inwentaryzacji budynków pod kątem urządzeń grzewczych i OZE, co pozwoli zwiększyć dokładność danych w kolejnych latach. Dane o mikroinstalacjach fotowoltaicznych zostały pozyskane od firmy Tauron Dystrybucja, dlatego ich dokładność jest znacznie wyższa. 15. W Krakowie, mimo wejścia w życie uchwały antysmogowej, nadal funkcjonuje 2850 palenisk na paliwa stałe (stan na styczeń 2020). Kontrole powinny być realizowane w celu doprowadzenia do ich likwidacji. Dla pozostałych gmin w województwie małopolskim również wskazano działania kontrolne do realizacji. Liczbę kontroli planowych do wykonania zwiększono od roku 2023, kiedy to nie mogą być już eksploatowane urządzenia pozaklasowe. 16. W Programie, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych*, dokonano analizy jakości powietrza w ostatnich 5-u latach. Mimo, iż jakość powietrza poprawia się z roku na rok, nadal mają miejsce przekroczenia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji, co zostało wskazane w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim*, będącej podstawą przygotowania Programu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których przekraczane są normy jakości powietrza, Zarząd Województwa zobowiązany jest opracować Program ochrony powietrza. 17. W Programie wskazany został katalog działań, które powinny zostać ujęte 1% dochodów własnych. Nie precyzuje się udziału każdego z działań, gdyż do decyzji gminy należy sposób realizacji celu. Wszystkie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powietrza dla zdrowia ale jakość powietrza w Małopolsce z roku na rok się poprawia. Pokazują to wyraźnie dane z Rocznej oceny jakości powietrza dla województwa małopolskiego, Raport wojewódzki za rok 2018, GIOŚ Regionalny Wydział Monitoringu w Krakowie 2019. Program opiera się na tych samych danych ale pokazuje je w taki sposób, że nie widać tendencji. 17. Projekt programu przewiduje przeznaczenie 1% z dochodów gminy na działania związane z ochroną powietrza. Te środki w większości pochłonie administracja, którą trzeba będzie rozbudować: punkty obsługi programu czyste powietrze, ekodoradcy i kontrolerzy. Należałoby wskazać jaka część tych środków ma być przeznaczona na administrację, jaka na edukację a jaka na dotacje. 18. Program zakłada, że na kształt realizowanych działań naprawczych i ich efektywność w ramach scenariuszy będzie miał wpływ również rozwój sieci gazowych. Przypominam, że gaz jest paliwem kopalnym, od którego w krótszej lub dłuższej perspektywie trzeba będzie odejść. Twórcy programu powinni mieć też świadomość, że od 2021 EBC zaprzestaje finansowania inwestycji związanych z gazem. W związku z tym upatrywanie rozwiązania problemu zanieczyszczenia powietrza w gazie jest kolsalnym błędem. 19. W rozdziale 17.4.4 znajduje się wyliczenie różnych urządzeń, które na paliwa stałe, które zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić. Dlaczego na liście znajdują się urządzenia spełniające ekoprojekt, piece kaflowe, kominki i kozy o sprawności powyżej 80%? Omawiany wariant uchwały antysmogowej nie przewiduje ich wymany po co zatem je wyliczać? Bez inwentaryzacji oszcowano liczbę urządzeń do wymiany na 420500. Na jakiej podstawie i jakie to są urządzenia? 20. W Tabeli 60 wyszczególnione są urządzenia poza OZE i urządzenia OZE. Należałoby sprecyzować, jakie urządzenia OZE i poza OZE twórcy projektu mają na myśli tak, by jednoczesnie pozostawało to w korelacji z ustawową definicją OZE 21. Czym jest Fundacja #13 Centrum Zmian Klimatu i Zrównoważonego Rozwoju i czy jest instytucją właściwą do miarodajnego, obiektywnego i bezstronnego opiniowania wpłaywu zaproponowanych warantów na zdrowie? 22. Kotły na biomasę i miejscowe ogrzewcze powietrza to tanie źródło energi. To pewne źródło energii nie uzależnione od warunków atmosferycznych.	działania mają bowiem doprowadzić do redukcji emisji zanieczyszczeń, a co za tym idzie, poprawy jakości powietrza. 18. Program nie promuje wykorzystania gazu jako sposobu walki z zanieczyszczeniem powietrza. Nie może jednak pomijać rozwoju sieci gazowych, które z pewnością wpłyną na strukturę wykorzystywanych urządzeń, dlatego też analiza w tym zakresie została ujęta w Programie. 19. Na stronie 216 Załącznika nr 2 nie wyliczono urządzeń, które należy wymienić, a urządzenia, które zostały zinwentaryzowane w Bazie inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Dane z Bazy zostały w części, gdzie stopień inwentaryzacji dla gminy jest wysoki, wykorzystane do oszacowania liczby urządzeń pozostałych do wymiany. W Programie wskazuje się, że „*Należy podkreślić, że liczba ta stanowi wartość szacunkową opartą na wskaźniku zapotrzebowania na ciepło przypadającego na mieszkanie wg GUS lub budynek według danych z warstwy GIS.*”. Gminy są zobowiązane do wykonania inwentaryzacji, by możliwe było dokładne określenie liczby urządzeń pozostałych do wymiany. 20. Informacja została doprecyzowana w Programie. 21. Jest to fundacja, która prowadzi działania związane z rozwojem i propagowaniem wiedzy z zakresu zrównoważonego rozwoju, ochrony klimatu oraz środowiska naturalnego i zasobów naturalnych w kraju i za granicą. Obliczenia zostały przeprowadzone z wykorzystaniem metodyki Światowej Organizacji Zdrowia z wykorzystaniem danych NFZ oraz GUS, brak jest zatem wątpliwości co do rzetelności ww. analizy. Autor analizy jest również członkiem Fundacji Europejskie Centrum Czystego Powietrza, w ramach którego analiza została opublikowana. 22. Podstawą wyznaczenia działań naprawczych jest analiza wpływu rozwiązań na jakość powietrza. Wymagania względem wpływu określonych technologii/produktów na środowisko w cyklu życia regulowane są w ramach dyrektyw europejskich. Unia Europejska od lat podkreśla, iż wprowadzenie produktu do obrotu powinno zostać poprzedzone analizą cyklu życia (*life cycle assessment)*. Program ochrony powietrza nie jest dokumentem, w którym ocenia się cykl życia produktów – działania opierają się na wykorzystaniu urządzeń spełniających normy europejskie i krajowe. Każde źródło ogrzewania po okresie eksploatacji wymaga utylizacji, dlatego Program nie wskazuje jednego rozwiązania jako „najlepszego”, ale ma na celu ograniczenie tych, które w największym stopniu przyczyniają się do emisji zanieczyszczeń.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Urządzenia są zbudowane z prostych materiałów, które można łatwo uzyskać i zutylizować: stal, żeliwo, szamot. Nie obciążają środowiska przy produkcji i przy utylizacji. Należałoby wziąć pod uwagę ślad węglowy innych instalacji OZE. Czy rzeczywiście są to takie czyste źródła energii? Jak bardzo obciążamy środowisko przy produkcji i utylizacji tych urządzeń? Co zrobimy za 30 lat z kilometrami kwadratowymi paneli fotowoltaicznych, które trzeba będzie wymienić bo stracą sprawność? 23. Wykorzystanie biomasy jako źródła energii najlepiej zapewni bezpieczeństwo energetyczne regionu ale też bezpieczeństwo energetyczne indywidualnych użytkowników. Jest to tania energia zarówno jeśli chodzi o jej nośnik jak i w zakresie urządzeń do jej pozyskiwania. To, że jest tania ma jeszcze jeden dobry skutek: nie powoduje powstania ubóstwa energetycznego. Z którym trzeba będzie potem walczyć. 24. Jak mają się propozycje ograniaczania stosowania urządzeń na biomasę do daanych Europejskiego Stowarzyszenia Biomasy AEBIOM, kóre do grona największych producentów peletu w roku 2015 zalicza : Niemcy (produkcja na poziomie 2,0 mln ton), Szwecję (produkcja na poziomie 1,7 mln ton), Łotwę (1,5 mln ton), Estonię (1,3 mln ton), Austrię (1,0 mln ton), Francję (blisko 1 mln. ton), Polskę (900 tys. ton), Portugalię (poniżej 500 tys. Ton). Według AEBIOM w Europie w latach 2000-2010 zużycie biomasy wzrosło siedmiokrotnie. Kraje europejskie, które powszechnie stosują pelet drzewny do celów grzewczych to: Szwecja, Holandia, Włochy, Niemcy, Austria oraz Dania.	23. Program nie dyskryminuje wykorzystania biomasy, wręcz przeciwnie – wskazuje preferencje dla urządzeń na biomasę przy wskaźniku emisji pyłów, które również w dłuższej perspektywie pozwolą ograniczyć emisję zanieczyszczeń. 24. Program wskazuje ograniczenie dla urządzeń o wyższej emisyjności, nie dla wykorzystania biomasy. Celem Programu jest poprawa jakości powietrza, dlatego też wskazuje rozwiązania, które pozwolą w największym stopniu ograniczyć emisję zanieczyszczeń do powietrza.
192	**Organizacje pozarządowe**	Planowane zmiany uważam za skandaliczne, nieuprawnione i wielce szkodliwe społecznie. Po pierwsze: główny problem smogu w Krakowie to nie samochody - ile by lat nie miały. Po drugie: należy skoncentrować działania w kwestii poprawy powietrza poprzez wyeliminowanie spalania węgla w piecach gmin ościennych! Jeśli nie można tego zrobić, należy edukować mieszkańców, kontrolować, a nawet dopłacać do lepszej jakości opału. Po trzecie: przy tak fatalnie funkcjonującej komunikacji miejskiej, przy jedynie sezonowej możliwości przemieszczania się po mieście rowerem planowane zakazy są kompletnie niezrozumiałe, a przede wszystkim są wbrew woli mieszkańców, z którymi rzekomo tak bardzo się liczycie i na których anonimowe telefony powołujecie. Po czwarte: Restrykcyjne zakazy pociągną za sobą ogromne szkody dla społeczeństwa. Logistyczne oraz finansowe. Nie możecie po serii podwyżek wszystkiego co tylko możliwe zmusić mieszkańców do tego, by nagle stali się	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		bogaci i kupili samochody spełniające jakieś utopijne zachcianki. Zmusicie wielu starszych ludzi, wiele gorzej sytuowanych rodzin do porzucenia środka transportu, dla którego nie ma realnej alternatywy. Dopóki w Krakowie nie będzie metra, nie powstaną parkingi P&R z prawdziwego zdarzenia, a także nie zrobi się wszystkiego, by ograniczyć zanieczyszczenie powietrza fundowane nam przez gminy ościenne, nie powinno się nawet myśleć o takich ograniczeniach. Po piąte: Kraków to nie Londyn, Paryż, czy Nowy Jork. Jesteśmy wciąż miastem w Europie Wschodniej. Zakazami, słupkami i malowaniem ulic na czerwono nie przeskoczymy nagle magicznie do realiów finansowych i cywilizacyjnych Zachodu. Po szóste: ZACZNIJCIE DO JASNEJ CHOLERY W KOŃCU LICZYĆ SIĘ Z MIESZKAŃCAMI TEGO MIASTA.	pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[43] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja

[43] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
193	**Osoba prywatna**	Ograniczenia nie powinny dotyczyć samochodów związanych z historią polskiej motoryzacji. Samochody takie są używane sporadycznie, tylko w okresie wiosennym i wakacyjnym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
194	**Osoba prywatna**	Jestem zszokowany chorym pomysłem pozbawienia biedniejszych ludzi środków do życia. Mam 60 lat, mieszkam na przedmieściach Krakowa. Nie dostałem emerytury więc pracuję za marne grosze, pracę mam dokładnie po drugiej stronie miasta. Poruszam się samochodem, gdyż komunikacją miejską dojechałbym tam w 1,5 - 2h podczas gdy autem mam mniej niż godzinę. Poza tym bardzo boję się komunikacji gdyż jestem grupie ryzyka COVID-19. Teraz jeszcze gigantyczna podwyżka cen biletów skutecznie mnie od tej komunikacji odwiodła. Mam samochód z rocznika 2000 , jeżdżę nim do pracy, na zakupy i wożę	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wnuków do kościoła. Auto jest w doskonałym stanie technicznym, co potwierdzają regularne dokładne przeglądy na stacjach diagonstycznych. Dlaczego mam teraz wydawać kilka/kilkanaście tysięcy złotych na inne gorsze auto? Używane oczywiście, bo mnie robotnika nigdy nie było i nie będzie stać na nowe. Skąd ja mam wziąć te pieniądze? Obcięli mi pensję z powodu epidemii, codziennie martwię się czy będę miał pracę jutro. Czemu chcecie mnie Państwo pozbawić środków do życia? Brak auta oznacza dla mnie głód! Kto mi to nowe auto kupi? Ten pomysł doprowadzi do biedy i ubóstwa wielu biednych ludzi. Jestem załamany tą chorą inicjatywą . Mam nadzieję, że ktoś ma jeszcze sumienie, nie sami bogaci żyją na świecie.	**transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
195	**Osoba prywatna**	nie wiem czy Państwo wiedzą ale na facebooku powstał Ruch pod nazwą: "Kraków pierwszym miastem bez mieszkańców - Eksperyment społeczny". Rozumiem, że Państwa działania przy ścisłej współpracy z MPK oraz zarządem krakówskich dróg są ściśle ze sobą skorelowane i, że faktycznie dążą Państwo do tego aby wszyscy wynieśli się z tego miasta w cholerę. Rozumiem, że takowe przepisy miałyby sens w ścisłym centrum Krakowa ale zachowajcie błagam chociaż gram zdrowego rozsądku i nie obejmujcie zakazem powierzchni większej niż samo miasto. To co próbujecie uskutecznić to jest komiczne i spowodujecie tym tylko stały odpływ ludzi z miasta. Dodatkowo nie wiem czemu ma to służyć - walce ze smogiem? trzeba było myśleć o tym podczas zabudowy korytarzy powietrznych blokowiskami. Czemu zimą w nocy kiedy emisja spalin samochodowych spada do śmiesznie niskiego poziomu normy całego tego syfu przekraczane są kilkuset krotnie? Ano bo może zamiast bawić się przepisami, które można wprowadzić niskim kosztem zrzucając odpowiedzialność na innych, to może trzeba wykazać trochę chęci, samozaparcia i zaangażowania i wyeliminować te piece na węgiel, które ciągle królują w naszym mieście i podkrakowskich okolicach. Chciałam Państwa zapytać jako właścicielka kolekcji pojazdów zabytkowych - posiadające zabytkowe tablice i mające opinię rzeczoznawców, którymiż to pojazdami biorę czynny udział w zlotach (min. Automobilklubu Krakowskiego oraz stowarzyszenia Krakowskich Klasyków) w jaki sposób będę mogła przemieszczać się tymi pojazdami po mieście Kraków? Mieszkam tutaj od urodzenia, moja rodzina od wielu pokoleń. Nie dość, że muszę płacić za to aby w ogóle móc zaparkować pod własnym mieszkaniem ponieważ	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		obudziwszy się któregoś dnia dowiedziałam się, że nagle mieszkam w strefie i zostało mi to NARZUCONE, to do tego jeszcze zaraz będę miała zakaz użytkowania moich pojazdów ? To może od razu wyeksmitujcie wszystkich z tego miasta a nie róbcie tego na raty. Pytam się, w jaki sposób planują Państwo uwzględnić w przepisach poruszanie się pojazdami zabytkowymi po mieście Kraków, nie mówię już o samym rejonie centrum czy ścisłego Rynku a całego obszaru miasta. Proszę o konkretną i rzetelną odpowiedź i jak to się ma do tematu ograniczania swobody obywatelskiej. Dodatkowo zrobię Wam przysługę i od razu uświadomię, że takie działania nie za wiele pomogą w walce ze smogiem ponieważ nadal są ludzie co potrafią palić nawet i opony w piecu - z tym walczcie a nie z generowaniem debilnych, nieprzemyślanych przepisów, które sprawią, że nikt nie będzie chciał tu mieszkać. Apeluję o zdrowy rozsądek i przemyślane decyzje ponieważ od jakiegoś czasu miasto staje się coraz bardziej nieznośne i uciążliwe do mieszkania głównie z powodu debilnych decyzji i przepisów.	ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
196	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego	realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne.	osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
197	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu	mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny	przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska*. *Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
198	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy,	poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które	*skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
199	**Osoba prywatna**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragnę przedstawić swoje uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieram wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoję na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważam, że należy uwzględnić uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebinia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragnę, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apeluję o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i	realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagam się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postuluje o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo	osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		energetyczne. Mam nadzieję, że przedstawione przeze mnie postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
200	**Osoba prywatna**	Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z	mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji	przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
201	**Osoba prywatna**	**1.Szkodliwe zapisy w projekcie POP:** W projekcie POP wprowadzono skandaliczny zapis utrwalający bezczynność/bierność małopolskich gmin: „Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antys mogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploato wanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy." <u>W ramach kompromisu wnioskuje o zmianę tego zapisu na</u>: Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba zainstalowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 10% wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 7 % wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy." Definicje: „Zainstalowany" = zinwentaryzowany = istniejący „Eksploatowany" – określenie nieprecyzyjne. Jest wiele urządzeń odpalanych okresowo, rekreacyjnie, ale jednak regularnie zanieczyszczających środowisko. Te urządzenia zostałyby ukryte w statystyce. Obowiązkiem Województwa Małopolskiego jest to, aby POP był ambitny. Zapis w obecnej formie jest nie do zaakceptowania. Jest skierowany przeciwko zdrowiu ludzi i ma za zadanie chronić gminy przed ewentualnymi karami finansowymi, które i tak są śmiesznie małe w stosunku do ogromnych zaniedbań i wieloletniej bierności tychże gmin. Wójt, Burmistrz, Prezydent Miasta są Organami ochrony środowiska wobec	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostało przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. 2. Zarząd Województwa Małopolskiego ma świadomość wpływu spalania paliw stałych na potrzebę ogrzewania budynków wraz ze wszystkimi aspektami wskazanymi w uwadze, dlatego też Program ochrony powietrza wprowadza ograniczenia w finansowaniu urządzeń grzewczych zasilanych paliwami stałymi. W Programie wskazuje się wymagania, które muszą być brane pod uwagę przez wszystkie instytucje publiczne, tj. „*Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O_2)*." (str. 41 Załącznik nr 1 do Uchwały). Niemożliwe jest jednak całkowite wyeliminowanie dofinansowań dla urządzeń na paliwa stałe – w szczególności te, spełniające wyższe wymagania emisyjne. Działanie to mogłoby znacząco ograniczyć alternatywy dla wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały antysmogowej i w ostateczności opóźnić jej wdrożenie, dlatego też podtrzymuje się ograniczenia w zaproponowanej formie. 3. Wprowadzenie zapisu proponowanego w uwadze naruszałoby konstytucyjną zasadę równości (art. 32 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r.). 4. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej raz w roku kampanii edukacyjno-informacyjnej o skali regionalnej o tematyce związanej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mieszkańców. Zdejmując presję i odpowiedzialność z Organów, pośrednioa nawet bezpośrednio (gmina – Organ kontrolny dla mieszkańców) zdejmujemy odpowiedzialność z mieszkańców. Zgodnie z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej obowiązkiem władz samorządowych jest podjęcie działań, które ograniczą poziom zanieczyszczenia powietrza oraz ich negatywny wpływ na zdrowie ludzi i na środowisko. Władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom. Ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych. Zapis w formie zawartej w projekcie POP jest nie do zaakceptowania. W związku z obowiązującą uchwała antysmogową dla Województwa Małopolskiego ten zapis, który zdejmuje z gmin odpowiedzialność, jest również niezgodny z konstytucją. **Negatywnie oceniam również luzowanie innych zapisów POP**, np. zapisów o finansowaniu ze środków publicznych kotłów węglowych aż do 1.01.2022 (wydłużenie terminu w stosunku do wcześniejszego projektu). **2.Konsekwencje dalszego ogrzewania większości domów tzw. paliwami stałymi** Zwracam również uwagę, że emisja dopuszczona ekoprojektem dla kotłów na paliwa stałe jest bardzo wysoka. Jest to nadal ogrzewanie bardzo wysokoemisyjne rzędu 40 mg/m3 pyłu zawieszonego (+ znacząca emisja innych substancji toksycznych). W praktyce emisja będzie jeszcze wyższa ze względu na rodzaj używanego paliwa oraz sposób obsługi urządzeń. Zgodnie ze sprawozdaniami z ekointerwencji uciążliwa, cuchnąca i toksyczna emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłów klasy 5 nadal obejmuje obszar w promieniu nawet 100-200 metrów od komina. Zatem nadal przy tzw. „5 klasie" można się czuć jak w XIX wieku lub kraju III świata. Zapewne ma to związek z marną jakością paliw stałych (np. zawartość siarki w węglu prowadząca do powstawania odorów), opalaniem drewnem drzew iglastych, wilgotnym lub zanieczyszczonym (odpadowym). Ogrzewanie domów paliwami stałymi cechuje ogromne niedbalstwo. Spalane drewno jest przechowywane w złych (wilgotnych) warunkach, często nie jest sezonowane i jego spalanie polega na kopceniu. Zapewne nawet przy zastosowaniu urządzeń do spalania biomasy teoretycznie zapewniających 20 mg/m3 pyłu zawieszonego.....ze względu na kiepskiej jakości paliwa emisja będzie znacznie wyższa! W krajach cywilizowanych paliwa stałe stanowią tylko uzupełnienie dla paliw niskoemisyjnych i do tego należy dążyć (+ wdrażanie OZE). **3. Dostosowanie się Organów ochrony środowiska do wymogów uchwały antysmogowej i ważnych („dających przykład") urzędników i autorytetów** Wójt (Organ ochrony środowiska), Ekodoradca (zawód) – dostosowanie do wymagań uchwały – wcale nie takie pewne. Kto będzie kontrolował czy sam Wójt dostosował się do wymagań uchwały. Kopcenie kopciuchem na ogół nie jest	z ochroną powietrza i klimatu. Ponadto nałożono na gminy obowiązek informowania o wymaganiach uchwały antysmogowej oraz dostępnych formach pomocy finansowej przynajmniej raz w roku z dotarciem do wszystkich punktów adresowych, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe, by zwiększyć świadomość mieszkańców w temacie ciążących na nich obowiązków. Należy podkreślić, iż kwestia odbioru kampanii jest subiektywną opinią. W odniesieniu do skuteczności aplikacji Ekointerwencja – w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie podejmuje działań. Wskazane oraz pozostałe działania mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej. 5. W Programie wprowadza się działania, które mają na celu wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wymianę wysokoemisyjnych urządzeń na instalacje, które zagwarantują osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych stężeń zanieczyszczeń. Program wskazuje ograniczenia w finansowaniu urządzeń, których eksploatacja powoduje emisję zanieczyszczeń, jednocześnie preferując wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, by strategia poprawy jakości powietrza uwzględniała również ochronę klimatu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		związane z ekonomią (stanem portfela) tylko ze stanem umysłu. Niedopuszczalne jest by Organ Ochrony Środowiska (Wójt), ekodoradca, dyrektor szkoły lub przedszkola, kierownik działu OŚ w jakiejś gminie ... 1 stycznia 2023 roku używał w celach grzewczych piec/kocioł/kuchnia/kominek typu kopciuch!!! A na pewno tak będzie, bo tak jest obecnie w większości przypadków!!! (zaledwie 2 lata przed wejściem w życie uchwały... jest to porażka gmin jako Organów ochrony środowiska!). Wielki opór do rezygnacji z kopciuchów jest już na poziomie najbogatszych i tych co powinni świecić dobrym przykładem. **4. Przewlekłość działań w skali gminy, powiatu, województwa, kraju.** Ze względu na to, że w latach 90-tych XX wieku puszczanie kominem kolorowych cuchnących dymów było uważane przez ludzi myślących za bezczelne zanieczyszczanie środowiska (i wtedy ten problem należało rozwiązać, aczkolwiek nie było przyzwolenia decydentów i mediów żeby o tym głośno mówić!)..... a obecnie mamy rok 2020 i dalej tkwimy w tej obrzydliwej toksycznej patologii grzewczej (która nawet uległa pogłębieniu wskutek realizacji większości nowych XXI wiecznych domów w technologii kopciuchowej!!!), KONIECZNE są drastyczne, szybkie działania, która mają doprowadzić do tego, że 1 stycznia 2023 roku nie będzie przynajmniej 90 % pieców/kotłów kopcących jak XIX wieczne lokomotywy. Jest to OBOWIĄZKIEM Województwa Małopolskiego. Natomiast po 31 grudnia 2026 roku musi nastąpić pełne ucywilizowanie metod pozyskiwania energii w domach i przedsiębiorstwach. Bierność działań, w tym beznadziejnie słaba wiosenna kampania „promująca" uchwałę antysmogową, niereagowanie na fakt ignorowania przez gminy zgłoszeń ekointerwencji, jest niedopuszczalna. To działanie na szkodę środowiska – zdrowia i życia ludzi. Podjęcie zdecydowanych działań jest obowiązkiem Województwa Małopolskiego. Nie można słuchać lobby kotlarsko-węglowego. Słuchanie co wygadują Ci ludzie w roku 2020, również na etapie konsultacji POP, jest po prostu żałosne!!! **Ochrona środowiska polega w szczególności na stosowaniu postępu technologicznego, tj. niskoemisyjnych technologii pozyskiwania energii**. **Jakiekolwiek przesuwanie (łagodzenie) terminów w związku z zaistniałą sytuacją** **jest NIEDOPUSZCZALNE**. Dalsza bierność działań odbiera prawo do oddychania, powoduje liczne choroby, utratę zdrowia i tysiące zgonów rocznie. Notoryczne raczenie się syfem z palenisk wszystkopalnych odbiera przyjemność z życia. A mojemu ciężko choremu Synowi odebrało również bezpowrotnie zdrowie (uszkodzenie materiału genetycznego w okresie około koncepcyjnym wskutek działania środowiskowych czynników toksycznych - mutagennych) – nikt Cie tak skutecznie nie podtruje w Małopolsce jak sąsiad – po to ma przecież wysoki komin, żeby syf leciał do sąsiada, a nie do niego.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		5. Małopolska totalnie dwóch prędkości Niestety procedowany POP definiuje Małopolskę dwóch prędkości w zakresie rozwiązań poprawiających jakość powietrza. Rozwiązania w Krakowie na rok 2026 oceniam jako bardzo ambitne. Rozwiązania w pozostałej części Małopolski w przypadku gdy kotły na paliwa stałe będą stanowić większość (zawsze to będą urządzenia wysokoemisyjne, bo są to „najbrudniejsze", trudne do całkowitego spalenia do związków prostych, paliwa - mające bardzo różną jakość!!!) ..... i niestety nawet w przypadku realizacji założeń uchwały antysmogowej jakość powietrza nie będzie zadowalająca. Żaden kraj europejski nie opiera pozyskiwania energii w domach o paliwa stałe. A Małopolska wieś obecnie w około 95 % kopcona jest paliwami stałymi (powstaje multum toksycznych produktów niepełnego spalania). Dlatego też Polsk_jest najbrudniejszym krajem Europy, gdzie występują zjawiskowe wartości maksymalne pyłu zawieszonego oraz wręcz ekstremalne zawartości wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w PM (mierzony B(a)P), gdzie dochodzi do takich patologii że np. wartość zanotowana w Brzeszczach w styczniu 2017 była około 100 krotnie wyższa od rocznej wartości docelowej (w miesiąc wyrobili „normę" WWA na 10 lat!). Zadziwiający jest fakt, że również w gminach zgazyfikowanych wysokoemisyjne paleniska opalane tzw. paliwami stałymi stanowią ponad 90% zinwentaryzowanych urządzeń grzewczych. Nie decydują o tym względy ekonomiczne tylko tradycja „palenia w piecu". Konieczne są działania, które spowodują, że uciążliwe i zawsze wysokoemisyjne ogrzewanie paliwami stałymi, nie będzie tak popularne. Opieranie pozyskiwania energii i jedynie o wysokoemisyjne paliwa stałe jest charakterystyczne dla krajów III świata. Mimo wszystko wobec obecnej totalnej patologii grzewczej rozwiązania w POP oceniam pozytywnie, aczkolwiek (poza Krakowem) nie są zbyt ambitne i przy bazowaniu ludzi na tzw. paliwach stałych mogą nie przynieść oczekiwanych efektów. Proszę o uwzględnienie moich uwag.	
202	**Osoba prywatna**	Przygotowany projekt wali w mieszkańców i osoby spod miasta, mające niebagatelny wpływ na rozwój Krakowa jak siekiera (rzesza z nich pracuje tu, zostawia tutaj swoje pieniądze wspierając lokalnych przedsiębiorców na równi z mieszkańcami, więc nie rozumiem jeżdżenia sobie po nich jak po łysej kobyle). Zaniedbania prezydenta i reszty rządzących miastem przez lata, dotyczące braku zagospodarowania przestrzennego, zabudowywania korytarzy powietrznych, sukcesywne niszczenie MPK oraz brak inwestycji w sieć P&R (aktualna liczba miejsc przewidzianych na istniejących parkingach oraz ich umiejscowienie, oraz kompletnie nie konkurencyjna pod względem siatki połączeń oraz szybko działania komunikacja miejska to śmiech na sali. Projekt w aktualnej formie dotyczacy zakazu wjazdu i korzystania z pojazdów nie spełniających horrendalnie wyśrubowanych norm jest nie do zaakceptowania. Szczególnie w kraju, w którym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jedynie garstka może sobie pozwolić na posiadania samochodu prosto z salonu (które często wcale tych norm nie spełniają, ale tworzący projekt nie mają o tym zielonego pojęcia), a kupno mieszkania w dobrej lokalizacji, która pozwala na bezproblemowe dotarcie gdziekolwiek, urasta do rangi problemu nie do rozwiązania, chociażby ze względu na kwoty kupna czy nawet wynajmu. Miasto wprowadzające takie ograniczenia ostatecznie upadnie przy takim prowadzeniu, chociażby dlatego, że ludzie nie staną się nagle bogatsi i bardziej świadomi, a zaczną je omijac szerokim łukiem, szukać miejsca do życia i spędzania czasu wszędzie tam, gdzie nie będzie się im tego utrudniać, co wpłynie pozytywnie na gminy podkrakowskie, ale negatywnie na sam Kraków. Nie możecie wprowadzać takich rozwiązań w oderwaniu od realiów w jakich żyją Wasi mieszkańcy, czy nawet osoby spod miasta, które zostawiają tutaj swoje pieniądze dotując przedsiębiorców, z których Miasto się utrzymuje. W dodatku jako osoba płacąca tu podatki, z każdym rokiem musze się mierzyć z większą ilością utrudnień i kłód rzucanych mi pod nogi, co sukcesywnie przybliża mnie do wyprowadzki z miasta do innej gminy i zabrania stąd swoich pieniędzy. Z roku na rok coraz więcej obrywam jako mieszkaniec na każdym możliwym polu, nie dostaję w zamian żadnych z szumnie obiecywanych przez Miasto ułatwień. A w takiej sytuacji jest cała masa mieszkańców. Nie możecie ich kosztem próbować niwelować skutków własnych złych decyzji podejmowanych przez lata. Projekt w aktualnej formie nadaje się tylko do kosza.	W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
203	**Osoba prywatna**	**1.Szkodliwe zapisy w projekcie POP:** W projekcie POP wprowadzono skandaliczny zapis utrwalający bezczynność/bierność małopolskich gmin: „Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antys mogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploato wanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.” <u>W ramach kompromisu wnioskuje o zmianę tego zapisu na</u>: Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba zainstalowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej:	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostało przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. 2. Zarząd Województwa Małopolskiego ma świadomość wpływu spalania paliw stałych na potrzebę ogrzewania budynków wraz ze wszystkimi aspektami wskazanymi w uwadze, dlatego też Program ochrony powietrza wprowadza ograniczenia w finansowaniu urządzeń grzewczych zasilanych paliwami stałymi. W Programie wskazuje się wymagania, które muszą być brane pod uwagę przez wszystkie instytucje publiczne, tj. „*Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 10% wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 7 % wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy." Definicje: „Zainstalowany" = zinwentaryzowany = istniejący „Eksploatowany" – określenie nieprecyzyjne. Jest wiele urządzeń odpalanych okresowo, rekreacyjnie, ale jednak regularnie zanieczyszczających środowisko. Te urządzenia zostałyby ukryte w statystyce. Obowiązkiem Województwa Małopolskiego jest to, aby POP był ambitny. Zapis w obecnej formie jest nie do zaakceptowania. Jest skierowany przeciwko zdrowiu ludzi i ma za zadanie chronić gminy przed ewentualnymi karami finansowymi, które i tak są śmiesznie małe w stosunku do ogromnych zaniedbań i wieloletniej bierności tychże gmin. Wójt, Burmistrz, Prezydent Miasta są Organami ochrony środowiska wobec mieszkańców. Zdejmując presję i odpowiedzialność z Organów, pośrednioa nawet bezpośrednio (gmina – Organ kontrolny dla mieszkańców) zdejmujemy odpowiedzialność z mieszkańców. Zgodnie z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej obowiązkiem władz samorządowych jest podjęcie działań, które ograniczą poziom zanieczyszczenia powietrza oraz ich negatywny wpływ na zdrowie ludzi i na środowisko. Władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom. Ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych. Zapis w formie zawartej w projekcie POP jest nie do zaakceptowania. W związku z obowiązującą uchwała antysmogową dla Województwa Małopolskiego ten zapis, który zdejmuje z gmin odpowiedzialność, jest również niezgodny z konstytucją. **Negatywnie oceniam również luzowanie innych zapisów POP**, np. zapisów o finansowaniu ze środków publicznych kotłów węglowych aż do 1.01.2022 (wydłużenie terminu w stosunku do wcześniejszego projektu). **2.Konsekwencje dalszego ogrzewania większości domów tzw. paliwami stałymi** Zwracam również uwagę, że emisja dopuszczona ekoprojektem dla kotłów na paliwa stałe jest bardzo wysoka. Jest to nadal ogrzewanie bardzo wysokoemisyjne rzędu 40 mg/m3 pyłu zawieszonego (+ znacząca emisja innych substancji toksycznych). W praktyce emisja będzie jeszcze wyższa ze względu na rodzaj	*geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O_2)*." (str. 41 Załącznik nr 1 do Uchwały). Niemożliwe jest jednak całkowite wyeliminowanie dofinansowań dla urządzeń na paliwa stałe – w szczególności te, spełniające wyższe wymagania emisyjne. Działanie to mogłoby znacząco ograniczyć alternatywy dla wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały antysmogowej i w ostateczności opóźnić jej wdrożenie, dlatego też podtrzymuje się ograniczenia w zaproponowanej formie. 3. Wprowadzenie zapisu proponowanego w uwadze naruszałoby konstytucyjną zasadę równości (art. 32 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r.). 4. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej raz w roku kampanii edukacyjno-informacyjnej o skali regionalnej o tematyce związanej z ochroną powietrza i klimatu. Ponadto nałożono na gminy obowiązek informowania o wymaganiach uchwały antysmogowej oraz dostępnych formach pomocy finansowej przynajmniej raz w roku z dotarciem do wszystkich punktów adresowych, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe, by zwiększyć świadomość mieszkańców w temacie ciążących na nich obowiązków. Należy podkreślić, iż kwestia odbioru kampanii jest subiektywną opinią. W odniesieniu do skuteczności aplikacji Ekointerwencja – w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie podejmuje działań. Wskazane oraz pozostałe działania mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej. 5. W Programie wprowadza się działania, które mają na celu wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wymianę wysokoemisyjnych urządzeń na instalacje, które zagwarantują osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych stężeń zanieczyszczeń. Program wskazuje ograniczenia w finansowaniu urządzeń, których eksploatacja powoduje emisję zanieczyszczeń, jednocześnie preferując wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, by strategia poprawy jakości powietrza uwzględniała również ochronę klimatu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		używanego paliwa oraz sposób obsługi urządzeń. Zgodnie ze sprawozdaniami z ekointerwencji uciążliwa, cuchnąca i toksyczna emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłów klasy 5 nadal obejmuje obszar w promieniu nawet 100-200 metrów od komina. Zatem nadal przy tzw. „5 klasie" można się czuć jak w XIX wieku lub kraju III świata. Zapewne ma to związek z marną jakością paliw stałych (np. zawartość siarki w węglu prowadząca do powstawania odorów), opalaniem drewnem drzew iglastych, wilgotnym lub zanieczyszczonym (odpadowym). Ogrzewanie domów paliwami stałymi cechuje ogromne niedbalstwo. Spalane drewno jest przechowywane w złych (wilgotnych) warunkach, często nie jest sezonowane i jego spalanie polega na kopceniu. Zapewne nawet przy zastosowaniu urządzeń do spalania biomasy teoretycznie zapewniających 20 mg/m3 pyłu zawieszonego.....ze względu na kiepskiej jakości paliwa emisja będzie znacznie wyższa! W krajach cywilizowanych paliwa stałe stanowią tylko uzupełnienie dla paliw niskoemisyjnych i do tego należy dążyć (+ wdrażanie OZE). **3. Dostosowanie się Organów ochrony środowiska do wymogów uchwały antysmogowej i ważnych („dających przykład") urzędników i autorytetów** Wójt (Organ ochrony środowiska), Ekodoradca (zawód) – dostosowanie do wymagań uchwały – wcale nie takie pewne. Kto będzie kontrolował czy sam Wójt dostosował się do wymagań uchwały. Kopcenie kopciuchem na ogół nie jest związane z ekonomią (stanem portfela) tylko ze stanem umysłu. Niedopuszczalne jest by Organ Ochrony Środowiska (Wójt), ekodoradca, dyrektor szkoły lub przedszkola, kierownik działu OŚ w jakiejś gminie ... 1 stycznia 2023 roku używał w celach grzewczych piec/kocioł/kuchnia/kominek typu kopciuch!!! A na pewno tak będzie, bo tak jest obecnie w większości przypadków!!! (zaledwie 2 lata przed wejściem w życie uchwały... jest to porażka gmin jako Organów ochrony środowiska!). Wielki opór do rezygnacji z kopciuchów jest już na poziomie najbogatszych i tych co powinni świecić dobrym przykładem. **4. Przewlekłość działań w skali gminy, powiatu, województwa, kraju.** Ze względu na to, że w latach 90-tych XX wieku puszczanie kominem kolorowych cuchnących dymów było uważane przez ludzi myślących za bezczelne zanieczyszczanie środowiska (i wtedy ten problem należało rozwiązać, aczkolwiek nie było przyzwolenia decydentów i mediów żeby o tym głośno mówić!)..... a obecnie mamy rok 2020 i dalej tkwimy w tej obrzydliwej toksycznej patologii grzewczej (która nawet uległa pogłębieniu wskutek realizacji większości nowych XXI wiecznych domów w technologii kopciuchowej!!!), KONIECZNE są drastyczne, szybkie działania, która mają doprowadzić do tego, że 1 stycznia 2023 roku nie będzie przynajmniej 90 % pieców/kotłów kopcących jak XIX wieczne lokomotywy. Jest to OBOWIĄZKIEM Województwa Małopolskiego. Natomiast po 31 grudnia 2026 roku musi nastąpić pełne ucywilizowanie metod pozyskiwania energii w domach i przedsiębiorstwach. Bierność działań, w tym beznadziejnie słaba wiosenna kampania „promująca"	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		uchwałę antysmogową, niereagowanie na fakt ignorowania przez gminy zgłoszeń ekointerwencji, jest niedopuszczalna. To działanie na szkodę środowiska – zdrowia i życia ludzi. Podjęcie zdecydowanych działań jest obowiązkiem Województwa Małopolskiego. Nie można słuchać lobby kotlarsko-węglowego. Słuchanie co wygadują Ci ludzie w roku 2020, również na etapie konsultacji POP, jest po prostu żałosne!!! **Ochrona środowiska polega w szczególności na stosowaniu postępu technologicznego, tj. niskoemisyjnych technologii pozyskiwania energii**. **Jakiekolwiek przesuwanie (łagodzenie) terminów w związku z zaistniałą sytuacją** **jest NIEDOPUSZCZALNE**. Dalsza bierność działań odbiera prawo do oddychania, powoduje liczne choroby, utratę zdrowia i tysiące zgonów rocznie. Notoryczne raczenie się syfem z palenisk wszystkopalnych odbiera przyjemność z życia. A mojemu ciężko choremu Synowi odebrało również bezpowrotnie zdrowie (uszkodzenie materiału genetycznego w okresie około koncepcyjnym wskutek działania środowiskowych czynników toksycznych - mutagennych) – nikt Cie tak skutecznie nie podtruje w Małopolsce jak sąsiad – po to ma przecież wysoki komin, żeby syf leciał do sąsiada, a nie do niego. **5. Małopolska totalnie dwóch prędkości** Niestety procedowany POP definiuje Małopolskę dwóch prędkości w zakresie rozwiązań poprawiających jakość powietrza. Rozwiązania w Krakowie na rok 2026 oceniam jako bardzo ambitne. Rozwiązania w pozostałej części Małopolski w przypadku gdy kotły na paliwa stałe będą stanowić większość (zawsze to będą urządzenia wysokoemisyjne, bo są to „najbrudniejsze", trudne do całkowitego spalenia do związków prostych, paliwa - mające bardzo różną jakość!!!) ..... i niestety nawet w przypadku realizacji założeń uchwały antysmogowej jakość powietrza nie będzie zadowalająca. Żaden kraj europejski nie opiera pozyskiwania energii w domach o paliwa stałe. A Małopolska wieś obecnie w około 95 % kopcona jest paliwami stałymi (powstaje multum toksycznych produktów niepełnego spalania). Dlatego też Polsk jest najbrudniejszym krajem Europy, gdzie występują zjawiskowe wartości maksymalne pyłu zawieszonego oraz wręcz ekstremalne zawartości wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w PM (mierzony B(a)P), gdzie dochodzi do takich patologii że np. wartość zanotowana w Brzeszczach w styczniu 2017 była około 100 krotnie wyższa od rocznej wartości docelowej (w miesiąc wyrobili „normę" WWA na 10 lat!). Zadziwiający jest fakt, że również w gminach zgazyfikowanych wysokoemisyjne paleniska opalane tzw. paliwami stałymi stanowią ponad 90% zinwentaryzowanych urządzeń grzewczych. Nie decydują o tym względy ekonomiczne tylko tradycja „palenia w piecu". Konieczne są działania, które spowodują, że uciążliwe i zawsze wysokoemisyjne ogrzewanie paliwami stałymi,	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nie będzie tak popularne. Opieranie pozyskiwania energii i jedynie o wysokoemisyjne paliwa stałe jest charakterystyczne dla krajów III świata. Mimo wszystko wobec obecnej totalnej patologii grzewczej rozwiązania w POP oceniam pozytywnie, aczkolwiek (poza Krakowem) nie są zbyt ambitne i przy bazowaniu ludzi na tzw. paliwach stałych mogą nie przynieść oczekiwanych efektów. Proszę o uwzględnienie moich uwag.	
204	**Osoba prywatna**	**1.Szkodliwe zapisy w projekcie POP:** W projekcie POP wprowadzono skandaliczny zapis utrwalający bezczynność/bierność małopolskich gmin: „Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antys mogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploato wanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.” W ramach kompromisu wnioskuje o zmianę tego zapisu na: Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba zainstalowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 10% wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 7 % wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.” Definicje: „Zainstalowany” = zinwentaryzowany = istniejący „Eksploatowany” – określenie nieprecyzyjne. Jest wiele urządzeń odpalanych okresowo, rekreacyjnie, ale jednak regularnie zanieczyszczających środowisko. Te urządzenia zostałyby ukryte w statystyce. Obowiązkiem Województwa Małopolskiego jest to, aby POP był ambitny. Zapis w obecnej formie jest nie do zaakceptowania. Jest skierowany przeciwko zdrowiu ludzi i ma za zadanie chronić gminy przed ewentualnymi karami finansowymi, które i tak są śmiesznie małe w stosunku do ogromnych zaniedbań i wieloletniej bierności tychże gmin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostało przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. 2. Zarząd Województwa Małopolskiego ma świadomość wpływu spalania paliw stałych na potrzebę ogrzewania budynków wraz ze wszystkimi aspektami wskazanymi w uwadze, dlatego też Program ochrony powietrza wprowadza ograniczenia w finansowaniu urządzeń grzewczych zasilanych paliwami stałymi. W Programie wskazuje się wymagania, które muszą być brane pod uwagę przez wszystkie instytucje publiczne, tj. „*Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O_2)*.” (str. 41 Załącznik nr 1 do Uchwały). Niemożliwe jest jednak całkowite wyeliminowanie dofinansowań dla urządzeń na paliwa stałe – w szczególności te, spełniające wyższe wymagania emisyjne. Działanie to mogłoby znacząco ograniczyć alternatywy dla wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały antysmogowej i w ostateczności opóźnić jej wdrożenie, dlatego też podtrzymuje się ograniczenia w zaproponowanej formie. 3. Wprowadzenie zapisu proponowanego w uwadze naruszałoby konstytucyjną zasadę równości (art. 32 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r.). 4. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej raz w roku kampanii edukacyjno-informacyjnej o skali regionalnej o tematyce związanej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wójt, Burmistrz, Prezydent Miasta są Organami ochrony środowiska wobec mieszkańców. Zdejmując presję i odpowiedzialność z Organów, pośrednioa nawet bezpośrednio (gmina – Organ kontrolny dla mieszkańców) zdejmujemy odpowiedzialność z mieszkańców. Zgodnie z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej obowiązkiem władz samorządowych jest podjęcie działań, które ograniczą poziom zanieczyszczenia powietrza oraz ich negatywny wpływ na zdrowie ludzi i na środowisko. Władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom. Ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych. Zapis w formie zawartej w projekcie POP jest nie do zaakceptowania. W związku z obowiązującą uchwała antysmogową dla Województwa Małopolskiego ten zapis, który zdejmuje z gmin odpowiedzialność, jest również niezgodny z konstytucją. **Negatywnie oceniam również luzowanie innych zapisów POP**, np. zapisów o finansowaniu ze środków publicznych kotłów węglowych aż do 1.01.2022 (wydłużenie terminu w stosunku do wcześniejszego projektu). **2.Konsekwencje dalszego ogrzewania większości domów tzw. paliwami stałymi** Zwracam również uwagę, że emisja dopuszczona ekoprojektem dla kotłów na paliwa stałe jest bardzo wysoka. Jest to nadal ogrzewanie bardzo wysokoemisyjne rzędu 40 mg/m3 pyłu zawieszonego (+ znacząca emisja innych substancji toksycznych). W praktyce emisja będzie jeszcze wyższa ze względu na rodzaj używanego paliwa oraz sposób obsługi urządzeń. Zgodnie ze sprawozdaniami z ekointerwencji uciążliwa, cuchnąca i toksyczna emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłów klasy 5 nadal obejmuje obszar w promieniu nawet 100-200 metrów od komina. Zatem nadal przy tzw. „5 klasie" można się czuć jak w XIX wieku lub kraju III świata. Zapewne ma to związek z marną jakością paliw stałych (np. zawartość siarki w węglu prowadząca do powstawania odorów), opalaniem drewnem drzew iglastych, wilgotnym lub zanieczyszczonym (odpadowym). Ogrzewanie domów paliwami stałymi cechuje ogromne niedbalstwo. Spalane drewno jest przechowywane w złych (wilgotnych) warunkach, często nie jest sezonowane i jego spalanie polega na kopceniu. Zapewne nawet przy zastosowaniu urządzeń do spalania biomasy teoretycznie zapewniających 20 mg/m3 pyłu zawieszonego.....ze względu na kiepskiej jakości paliwa emisja będzie znacznie wyższa! W krajach cywilizowanych paliwa stałe stanowią tylko uzupełnienie dla paliw niskoemisyjnych i do tego należy dążyć (+ wdrażanie OZE). **3. Dostosowanie się Organów ochrony środowiska do wymogów uchwały antysmogowej i ważnych („dających przykład") urzędników i autorytetów** Wójt (Organ ochrony środowiska), Ekodoradca (zawód) – dostosowanie do wymagań uchwały – wcale nie takie pewne. Kto będzie kontrolował czy sam Wójt	z ochroną powietrza i klimatu. Ponadto nałożono na gminy obowiązek informowania o wymaganiach uchwały antysmogowej oraz dostępnych formach pomocy finansowej przynajmniej raz w roku z dotarciem do wszystkich punktów adresowych, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe, by zwiększyć świadomość mieszkańców w temacie ciążących na nich obowiązków. Należy podkreślić, iż kwestia odbioru kampanii jest subiektywną opinią. W odniesieniu do skuteczności aplikacji Ekointerwencja – w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie podejmuje działań. Wskazane oraz pozostałe działania mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej. 5. W Programie wprowadza się działania, które mają na celu wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wymianę wysokoemisyjnych urządzeń na instalacje, które zagwarantują osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych stężeń zanieczyszczeń. Program wskazuje ograniczenia w finansowaniu urządzeń, których eksploatacja powoduje emisję zanieczyszczeń, jednocześnie preferując wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, by strategia poprawy jakości powietrza uwzględniała również ochronę klimatu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dostosował się do wymagań uchwały. Kopcenie kopciuchem na ogół nie jest związane z ekonomią (stanem portfela) tylko ze stanem umysłu. Niedopuszczalne jest by Organ Ochrony Środowiska (Wójt), ekodoradca, dyrektor szkoły lub przedszkola, kierownik działu OŚ w jakiejś gminie ... 1 stycznia 2023 roku używał w celach grzewczych piec/kocioł/kuchnia/kominek typu kopciuch!!! A na pewno tak będzie, bo tak jest obecnie w większości przypadków!!! (zaledwie 2 lata przed wejściem w życie uchwały... jest to porażka gmin jako Organów ochrony środowiska!). Wielki opór do rezygnacji z kopciuchów jest już na poziomie najbogatszych i tych co powinni świecić dobrym przykładem. **4. Przewlekłość działań w skali gminy, powiatu, województwa, kraju.** Ze względu na to, że w latach 90-tych XX wieku puszczanie kominem kolorowych cuchnących dymów było uważane przez ludzi myślących za bezczelne zanieczyszczanie środowiska (i wtedy ten problem należało rozwiązać, aczkolwiek nie było przyzwolenia decydentów i mediów żeby o tym głośno mówić!)..... a obecnie mamy rok 2020 i dalej tkwimy w tej obrzydliwej toksycznej patologii grzewczej (która nawet uległa pogłębieniu wskutek realizacji większości nowych XXI wiecznych domów w technologii kopciuchowej!!!), KONIECZNE są drastyczne, szybkie działania, która mają doprowadzić do tego, że 1 stycznia 2023 roku nie będzie przynajmniej 90 % pieców/kotłów kopcących jak XIX wieczne lokomotywy. Jest to OBOWIĄZKIEM Województwa Małopolskiego. Natomiast po 31 grudnia 2026 roku musi nastąpić pełne ucywilizowanie metod pozyskiwania energii w domach i przedsiębiorstwach. Bierność działań, w tym beznadziejnie słaba wiosenna kampania „promująca" uchwałę antysmogową, niereagowanie na fakt ignorowania przez gminy zgłoszeń ekointerwencji, jest niedopuszczalna. To działanie na szkodę środowiska – zdrowia i życia ludzi. Podjęcie zdecydowanych działań jest obowiązkiem Województwa Małopolskiego. Nie można słuchać lobby kotlarsko-węglowego. Słuchanie co wygadują Ci ludzie w roku 2020, również na etapie konsultacji POP, jest po prostu żałosne!!! **Ochrona środowiska polega w szczególności na stosowaniu postępu technologicznego, tj. niskoemisyjnych technologii pozyskiwania energii**. **Jakiekolwiek przesuwanie (łagodzenie) terminów w związku z zaistniałą sytuacją** **jest NIEDOPUSZCZALNE**. Dalsza bierność działań odbiera prawo do oddychania, powoduje liczne choroby, utratę zdrowia i tysiące zgonów rocznie. Notoryczne raczenie się syfem z palenisk wszystkopalnych odbiera przyjemność z życia. A mojemu ciężko choremu Synowi odebrało również bezpowrotnie zdrowie (uszkodzenie materiału genetycznego w okresie około koncepcyjnym wskutek działania środowiskowych czynników toksycznych - mutagennych) – nikt Cie tak skutecznie nie podtruje w Małopolsce jak sąsiad – po to ma przecież wysoki komin, żeby syf leciał do sąsiada, a nie do niego.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		5. Małopolska totalnie dwóch prędkości Niestety procedowany POP definiuje Małopolskę dwóch prędkości w zakresie rozwiązań poprawiających jakość powietrza. Rozwiązania w Krakowie na rok 2026 oceniam jako bardzo ambitne. Rozwiązania w pozostałej części Małopolski w przypadku gdy kotły na paliwa stałe będą stanowić większość (zawsze to będą urządzenia wysokoemisyjne, bo są to „najbrudniejsze", trudne do całkowitego spalenia do związków prostych, paliwa - mające bardzo różną jakość!!!) ..... i niestety nawet w przypadku realizacji założeń uchwały antysmogowej jakość powietrza nie będzie zadowalająca. Żaden kraj europejski nie opiera pozyskiwania energii w domach o paliwa stałe. A Małopolska wieś obecnie w około 95 % kopcona jest paliwami stałymi (powstaje multum toksycznych produktów niepełnego spalania). Dlatego też Polsk_jest najbrudniejszym krajem Europy, gdzie występują zjawiskowe wartości maksymalne pyłu zawieszonego oraz wręcz ekstremalne zawartości wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w PM (mierzony B(a)P), gdzie dochodzi do takich patologii że np. wartość zanotowana w Brzeszczach w styczniu 2017 była około 100 krotnie wyższa od rocznej wartości docelowej (w miesiąc wyrobili „normę" WWA na 10 lat!). Zadziwiający jest fakt, że również w gminach zgazyfikowanych wysokoemisyjne paleniska opalane tzw. paliwami stałymi stanowią ponad 90% zinwentaryzowanych urządzeń grzewczych. Nie decydują o tym względy ekonomiczne tylko tradycja „palenia w piecu". Konieczne są działania, które spowodują, że uciążliwe i zawsze wysokoemisyjne ogrzewanie paliwami stałymi, nie będzie tak popularne. Opieranie pozyskiwania energii i jedynie o wysokoemisyjne paliwa stałe jest charakterystyczne dla krajów III świata. Mimo wszystko wobec obecnej totalnej patologii grzewczej rozwiązania w POP oceniam pozytywnie, aczkolwiek (poza Krakowem) nie są zbyt ambitne i przy bazowaniu ludzi na tzw. paliwach stałych mogą nie przynieść oczekiwanych efektów. Proszę o uwzględnienie moich uwag.	
205	**Osoba prywatna**	**1.Szkodliwe zapisy w projekcie POP:** W projekcie POP wprowadzono skandaliczny zapis utrwalający bezczynność/bierność małopolskich gmin: „Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antys mogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploato wanych urządzeń grzewczych na terenie gminy,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostało przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy." W ramach kompromisu wnioskuje o zmianę tego zapisu na: Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba zainstalowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 10% wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 7 % wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy." Definicje: „Zainstalowany" = zinwentaryzowany = istniejący „Eksploatowany" – określenie nieprecyzyjne. Jest wiele urządzeń odpalanych okresowo, rekreacyjnie, ale jednak regularnie zanieczyszczających środowisko. Te urządzenia zostałyby ukryte w statystyce. Obowiązkiem Województwa Małopolskiego jest to, aby POP był ambitny. Zapis w obecnej formie jest nie do zaakceptowania. Jest skierowany przeciwko zdrowiu ludzi i ma za zadanie chronić gminy przed ewentualnymi karami finansowymi, które i tak są śmiesznie małe w stosunku do ogromnych zaniedbań i wieloletniej bierności tychże gmin. Wójt, Burmistrz, Prezydent Miasta są Organami ochrony środowiska wobec mieszkańców. Zdejmując presję i odpowiedzialność z Organów, pośrednioa nawet bezpośrednio (gmina – Organ kontrolny dla mieszkańców) zdejmujemy odpowiedzialność z mieszkańców. Zgodnie z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej obowiązkiem władz samorządowych jest podjęcie działań, które ograniczą poziom zanieczyszczenia powietrza oraz ich negatywny wpływ na zdrowie ludzi i na środowisko. Władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom. Ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych. Zapis w formie zawartej w projekcie POP jest nie do zaakceptowania. W związku z obowiązującą uchwała antysmogową dla Województwa Małopolskiego ten zapis, który zdejmuje z gmin odpowiedzialność, jest również niezgodny z konstytucją. **Negatywnie oceniam również luzowanie innych zapisów POP**, np. zapisów o finansowaniu ze środków publicznych kotłów węglowych aż do 1.01.2022 (wydłużenie terminu w stosunku do wcześniejszego projektu).	2. Zarząd Województwa Małopolskiego ma świadomość wpływu spalania paliw stałych na potrzebę ogrzewania budynków wraz ze wszystkimi aspektami wskazanymi w uwadze, dlatego też Program ochrony powietrza wprowadza ograniczenia w finansowaniu urządzeń grzewczych zasilanych paliwami stałymi. W Programie wskazuje się wymagania, które muszą być brane pod uwagę przez wszystkie instytucje publiczne, tj. *„Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O_2)*." (str. 41 Załącznik nr 1 do Uchwały). Niemożliwe jest jednak całkowite wyeliminowanie dofinansowań dla urządzeń na paliwa stałe – w szczególności te, spełniające wyższe wymagania emisyjne. Działanie to mogłoby znacząco ograniczyć alternatywy dla wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały antysmogowej i w ostateczności opóźnić jej wdrożenie, dlatego też podtrzymuje się ograniczenia w zaproponowanej formie. 3. Wprowadzenie zapisu proponowanego w uwadze naruszałoby konstytucyjną zasadę równości (art. 32 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r.). 4. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej raz w roku kampanii edukacyjno-informacyjnej o skali regionalnej o tematyce związanej z ochroną powietrza i klimatu. Ponadto nałożono na gminy obowiązek informowania o wymaganiach uchwały antysmogowej oraz dostępnych formach pomocy finansowej przynajmniej raz w roku z dotarciem do wszystkich punktów adresowych, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe, by zwiększyć świadomość mieszkańców w temacie ciążących na nich obowiązków. Należy podkreślić, iż kwestia odbioru kampanii jest subiektywną opinią. W odniesieniu do skuteczności aplikacji Ekointerwencja – w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie podejmuje działań. Wskazane oraz pozostałe działania mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej. 5. W Programie wprowadza się działania, które mają na celu wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wymianę wysokoemisyjnych urządzeń

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2.Konsekwencje dalszego ogrzewania większości domów tzw. paliwami stałymi Zwracam również uwagę, że emisja dopuszczona ekoprojektem dla kotłów na paliwa stałe jest bardzo wysoka. Jest to nadal ogrzewanie bardzo wysokoemisyjne rzędu 40 mg/m3 pyłu zawieszonego (+ znacząca emisja innych substancji toksycznych). W praktyce emisja będzie jeszcze wyższa ze względu na rodzaj używanego paliwa oraz sposób obsługi urządzeń. Zgodnie ze sprawozdaniami z ekointerwencji uciążliwa, cuchnąca i toksyczna emisja zanieczyszczeń do powietrza z kotłów klasy 5 nadal obejmuje obszar w promieniu nawet 100-200 metrów od komina. Zatem nadal przy tzw. „5 klasie" można się czuć jak w XIX wieku lub kraju III świata. Zapewne ma to związek z marną jakością paliw stałych (np. zawartość siarki w węglu prowadząca do powstawania odorów), opalaniem drewnem drzew iglastych, wilgotnym lub zanieczyszczonym (odpadowym). Ogrzewanie domów paliwami stałymi cechuje ogromne niedbalstwo. Spalane drewno jest przechowywane w złych (wilgotnych) warunkach, często nie jest sezonowane i jego spalanie polega na kopceniu. Zapewne nawet przy zastosowaniu urządzeń do spalania biomasy teoretycznie zapewniających 20 mg/m3 pyłu zawieszonego.....ze względu na kiepskiej jakości paliwa emisja będzie znacznie wyższa! W krajach cywilizowanych paliwa stałe stanowią tylko uzupełnienie dla paliw niskoemisyjnych i do tego należy dążyć (+ wdrażanie OZE). **3. Dostosowanie się Organów ochrony środowiska do wymogów uchwały antysmogowej i ważnych („dających przykład") urzędników i autorytetów** Wójt (Organ ochrony środowiska), Ekodoradca (zawód) – dostosowanie do wymagań uchwały – wcale nie takie pewne. Kto będzie kontrolował czy sam Wójt dostosował się do wymagań uchwały. Kopcenie kopciuchem na ogół nie jest związane z ekonomią (stanem portfela) tylko ze stanem umysłu. Niedopuszczalne jest by Organ Ochrony Środowiska (Wójt), ekodoradca, dyrektor szkoły lub przedszkola, kierownik działu OŚ w jakiejś gminie ... 1 stycznia 2023 roku używał w celach grzewczych piec/kocioł/kuchnia/kominek typu kopciuch!!! A na pewno tak będzie, bo tak jest obecnie w większości przypadków!!! (zaledwie 2 lata przed wejściem w życie uchwały... jest to porażka gmin jako Organów ochrony środowiska!). Wielki opór do rezygnacji z kopciuchów jest już na poziomie najbogatszych i tych co powinni świecić dobrym przykładem. **4. Przewlekłość działań w skali gminy, powiatu, województwa, kraju.** Ze względu na to, że w latach 90-tych XX wieku puszczanie kominem kolorowych cuchnących dymów było uważane przez ludzi myślących za bezczelne zanieczyszczanie środowiska (i wtedy ten problem należało rozwiązać, aczkolwiek nie było przyzwolenia decydentów i mediów żeby o tym głośno mówić!)..... a obecnie mamy rok 2020 i dalej tkwimy w tej obrzydliwej toksycznej patologii grzewczej (która nawet uległa pogłębieniu wskutek realizacji większości	na instalacje, które zagwarantują osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych stężeń zanieczyszczeń. Program wskazuje ograniczenia w finansowaniu urządzeń, których eksploatacja powoduje emisję zanieczyszczeń, jednocześnie preferując wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, by strategia poprawy jakości powietrza uwzględniała również ochronę klimatu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nowych XXI wiecznych domów w technologii kopciuchowej!!!), KONIECZNE są drastyczne, szybkie działania, która mają doprowadzić do tego, że 1 stycznia 2023 roku nie będzie przynajmniej 90 % pieców/kotłów kopcących jak XIX wieczne lokomotywy. Jest to OBOWIĄZKIEM Województwa Małopolskiego. Natomiast po 31 grudnia 2026 roku musi nastąpić pełne ucywilizowanie metod pozyskiwania energii w domach i przedsiębiorstwach. Bierność działań, w tym beznadziejnie słaba wiosenna kampania „promująca" uchwałę antysmogową, niereagowanie na fakt ignorowania przez gminy zgłoszeń ekointerwencji, jest niedopuszczalna. To działanie na szkodę środowiska – zdrowia i życia ludzi. Podjęcie zdecydowanych działań jest obowiązkiem Województwa Małopolskiego. Nie można słuchać lobby kotlarsko-węglowego. Słuchanie co wygadują Ci ludzie w roku 2020, również na etapie konsultacji POP, jest po prostu żałosne!!! **Ochrona środowiska polega w szczególności na stosowaniu postępu technologicznego, tj. niskoemisyjnych technologii pozyskiwania energii**. **Jakiekolwiek przesuwanie (łagodzenie) terminów w związku z zaistniałą sytuacją** **jest NIEDOPUSZCZALNE**. Dalsza bierność działań odbiera prawo do oddychania, powoduje liczne choroby, utratę zdrowia i tysiące zgonów rocznie. Notoryczne raczenie się syfem z palenisk wszystkopalnych odbiera przyjemność z życia. A mojemu ciężko choremu Synowi odebrało również bezpowrotnie zdrowie (uszkodzenie materiału genetycznego w okresie około koncepcyjnym wskutek działania środowiskowych czynników toksycznych - mutagennych) – nikt Cie tak skutecznie nie podtruje w Małopolsce jak sąsiad – po to ma przecież wysoki komin, żeby syf leciał do sąsiada, a nie do niego. **5. Małopolska totalnie dwóch prędkości** Niestety procedowany POP definiuje Małopolskę dwóch prędkości w zakresie rozwiązań poprawiających jakość powietrza. Rozwiązania w Krakowie na rok 2026 oceniam jako bardzo ambitne. Rozwiązania w pozostałej części Małopolski w przypadku gdy kotły na paliwa stałe będą stanowić większość (zawsze to będą urządzenia wysokoemisyjne, bo są to „najbrudniejsze", trudne do całkowitego spalenia do związków prostych, paliwa - mające bardzo różną jakość!!!) ..... i niestety nawet w przypadku realizacji założeń uchwały antysmogowej jakość powietrza nie będzie zadowalająca. Żaden kraj europejski nie opiera pozyskiwania energii w domach o paliwa stałe. A Małopolska wieś obecnie w około 95 % kopcona jest paliwami stałymi (powstaje multum toksycznych produktów niepełnego spalania). Dlatego też Polsk jest najbrudniejszym krajem Europy, gdzie występują zjawiskowe wartości maksymalne pyłu zawieszonego oraz wręcz ekstremalne zawartości wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w PM (mierzony B(a)P), gdzie dochodzi do takich patologii że np. wartość zanotowana w Brzeszczach w	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		styczniu 2017 była około 100 krotnie wyższa od rocznej wartości docelowej (w miesiąc wyrobili „normę" WWA na 10 lat!). Zadziwiający jest fakt, że również w gminach zgazyfikowanych wysokoemisyjne paleniska opalane tzw. paliwami stałymi stanowią ponad 90% zinwentaryzowanych urządzeń grzewczych. Nie decydują o tym względy ekonomiczne tylko tradycja „palenia w piecu". Konieczne są działania, które spowodują, że uciążliwe i zawsze wysokoemisyjne ogrzewanie paliwami stałymi, nie będzie tak popularne. Opieranie pozyskiwania energii i jedynie o wysokoemisyjne paliwa stałe jest charakterystyczne dla krajów III świata. Mimo wszystko wobec obecnej totalnej patologii grzewczej rozwiązania w POP oceniam pozytywnie, aczkolwiek (poza Krakowem) nie są zbyt ambitne i przy bazowaniu ludzi na tzw. paliwach stałych mogą nie przynieść oczekiwanych efektów. Proszę o uwzględnienie moich uwag.	
206	**Osoba prywatna**	Szanowni Państwo proszę brać pod uwagę że większość ludzi jedzie 10 letnimi samochodami na litość boską...nie jesteśmy Norwegami gdzie średnio zarabiają 40000 na rękę... Ani politykami że zmieniamy auta co 5 lat na NOWE	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
207	**Osoba prywatna**	Może warto byłoby również, zobowiązać miasta do wytwarzania energii elektrycznej, poprzez montaż instalacji fotowoltaicznych na budynkach szkół i przedszkoli? Ogromne połacie dachów, mogą w dużej mierze pozowolić na montaż odpowiednio dużej instaalcji.	**UWZGĘDNIONO** W działaniu nr 1 „Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej” w ramach zadań wszystkich instytucji, nakłada się gminom, powiatom i województwu następujące zadanie: „Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2023 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych.
208	**Osoba prywatna**	Ograniczenie wjazdu pojazdów do centrum Krakowa (bez żadnych wyjątków dla mieszkańców lub pojazdów zabytkowych!) marginalnie wpłynie na jakość powietrza a skutecznie utrudni zarówno życie jak i pracę mieszkańcom. Pamiętajmy, że mimo coraz to nowych ograniczeń w Krakowie nadal są mieszkańcy..	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
209	**Przedsiębiorca**	Popieram!	**UWZGLĘDNIONO** Brak odniesienia.
210	**Osoba prywatna**	Uważam, że Urzędnicy przesadzają w zmuszaniu mieszkańców do zaakceptowania swoich pomysłów. Przykładów można podać dziesiątki.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
211	**Osoba prywatna**	Ponad rok temu przeprowadziłem się z Zielonek do Zabierzowa co pozwoliło mi dostrzec jak nawet bogate gminy potrafią zupełnie inaczej działać pod kątem ochrony powietrza, życia i zdrowia swoich mieszkańców. W miejscu do którego	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przeprowadziłem się w gminie Zabierzów niestety ale notorycznie przez połowę roku powietrze jest w zasadzie niezdatne do oddychania. W ostatnim roku praktycznie całą zimę wychodząc na zewnątrz dusiłem się smrodem palonych odpadów. Chciałbym zaznaczyć, że nie jest to hiperbola. Wystarczyło, że wypuściłem zwierzęta domowe które po 5 minutach na ogrodzie śmierdziały potężnie smogiem. Czujniki wskazywały notorycznie na nawet 15-krotne przekroczenia polskich norm (które i tak są zaniżone względem obowiązujących w Unii Europejskiej) W ostatnim roku dokonałem kilku zgłoszeń do ekointerwencji. Część z nich nie została zrealizowana bowiem już w połowie sezonu grzewczego nie było budżetu na kontrole łamiących prawo firm (o czym donosiły potem media). Część interwencji zakończyła się informacją, że zgłoszone przedsiębiorstwa były już badane wcześniej i potwierdzono zanieczyszczanie naszego wspólnego powietrza a w związku z tym kolejne badanie nie zostało wykonane. Pomimo możliwości prawnych gdzie kolejna kontrola z podobnym wynikiem mogłaby narzucić zamknięcie danej firmy nic takiego się nie stało. Czy to są realne działania czy działania pozorowane? Czy możemy przestać w końcu udawać, że coś robimy a zacząć w końcu podejmować odważne decyzje?! W obliczu powyższych uwag jakiekolwiek łagodzenie Projektu jest niedopuszczalne. Już teraz prawo które ma chronić mnie, moją rodzinę, dzieci i przyszłe pokolenia nie jest egzekwowane. Musimy w końcu przestać udawać, że coś robimy i zacząć w końcu karać. Sytuacja gdy NA PRAWDĘ dusimy się potężnym smrodem z pobliskich przedsiębiorstw i budynków mieszkalnych jest skrajną głupotą osób decyzyjnych. Rolą Państwa, rolą województwa oraz rolą każdej gminy jest przede wszystkim walka o dobro swoich mieszkańców. Gminy ignorują te zadania bowiem to naraża ich relacje z przedsiębiorcami i mieszkańcami. Gminy uginają się przed naciskiem najgłośniejszych oponentów zamiast kierować się elementarną logiką i walką o godne warunki życia. To musi się skończyć. Jedynie najbardziej restrykcyjna wersja projektu ma szansę choć w jakimkolwiek stopniu zacząć coś zmieniać. W związku z powyższym wnoszę o jak najszybsze i jak najmocniejsze zacieśnianie wymogów zawartych w projekcie. Absolutnie nie zgadzam się na jakiekolwiek luzowanie pierwotnych wersji zapisów.	Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
212	**Osoba prywatna**	Proszę o wyjaśnienie dotyczące pojazdów posiadających białą kartę i nie posiadających żółtych tablic. czy taki pojazd również będzie objęty planowanymi restrykcjami ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
213	**Przedsiębiorca**	Ustawa zmusza do zakupu nowego samochodu - wymianę nawet stosunkowo nowych samlchodów euro4, euro5 (diesel) na nowe, najlepiej z salonu. Śmiało mogę stwierdzić, że zakrawa to o pogwałcenie konstytucyjnych praw. Wypowiadam sie jako osoba prywatna i przedsiębiorca, który kupił nowe auto w 2013, nie stac mnie ma stratę pieniędzy, żeby kupić nowy samochód, jak również nie mam możliwości robienia dostaw do firmy rowerem bądź MPK. Projekt	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powinien być zmieniony np osób spoza Krakowa, z wyłączeniami dla wszelakich dostawców. Nie macie prawa zmuszać nikogo do tak kosztownych zmian.	**pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
214	**Stowarzyszenie Polskich Producentów Urządzeń OZE**	W POP dla Małopolski, są odniesienia do Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków CEEB. Wg. ustawy, rejestracji będą podlegały wszelakie źródła grzewcze, ale w Małopolsce zadania wójtów i burmistrzów będą obejmowały tylko inwentaryzację	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONE** Obowiązek inwentaryzacji nie odnosi się jedynie do urządzeń na paliwa stałe, ale do wszystkich urządzeń grzewczych. Wskazuje się na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		urządzeń na paliwa stałe. W naszej ocenie stygmatyzuje to i dzieli użytkowników urządzeń grzewczych na lepszych stosujących do ogrzewania gaz (nawet w starych piecach z ogromna emisją Co2) i gorszych tj. tych którzy wykorzystują do ogrzewania np. pellet, z zerową emisja Co2. Wg. nas jest to również pewnego rodzaju podpowiedź i wskazówka dla obywateli że ten kto ma, lub założy urządzenie grzewcze na gaz ma mniej problemów. Wpisuje się to niestety w politykę preferowania gazu jako paliwa do ogrzewania. Zapominając niejako że gaz ziemny to paliwo kopalne, emitujące przy spalaniu Co2, w przeciwieństwie do biomasy-pelletu. Ważnym aspektem tej sytuacji jest również fakt ze 98% polskiego rynku urządzeń grzewczych na gaz to producenci zachodni głównie niemieccy, dla których otwieramy coraz bardziej nasz rynek, w sytuacji gdy niebawem w Niemczech będzie obowiązywał zakaz montażu urządzeń gazowych w nowo budowanych budynkach mieszalnych. Co w połączeniu z faktem że zdecydowaną większość gazu kupujemy za granicą, może w perspektywie stawiać nasze Państwo w bardzo trudnej sytuacji, wręcz zagrażającej naszemu bezpieczeństwu energetycznemu. Tym samym wnioskujemy o objęcie rejestracją wszystkich urządzeń grzewczych w Małopolsce oraz powstrzymanie się od rekomendacji Prezydentom, Burmistrzom i Wójtom, działań ukierunkowanych na deprecjację biomasy na rzecz gazu ziemnego.	obowiązek inwentaryzacji budynków, tj. urządzeń w nich eksploatowanych oraz instalacji odnawialnych źródeł energii. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.**
215	**Osoba prywatna**	Proponowane zmiany są skandalicznie rygorystyczne. Należy się skupić na bieżącej kontroli samochodów jeżdżących po Krakowskich drogach zamiast ograniczania normami. Wiele samochodów które codziennie widzę na drogach wypuszcza z rur wydechowych chmury białego / czarnego dymu przez zły stan techniczny pojazdów, wycinanie filtrów DPF etc. Samochody te teoretycznie spełniają normy (na papierze) ale faktycznie wygląda to inaczej. Dlatego też należy sprawdzać podejrzane pojazdy zamiast sztucznie wprowadzać "papierowe granice".	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
216	**Przedsiębiorca**	Witam, moja opinia negatywna dotyczy zbyt daleko idących ograniczeń w poruszaniu się samochodów osobowych. Uważam, że ograniczenia dla swobodnego wjazdu samochodów osobowych do Krakowa nie ma sensu, ponieważ zanieczyszczenia generowane przez takie pojazdy jest stosunkowo niewielkie w porównaniu z przemysłem czy emisją z pieców gospodarstw domowych również w okolicznych gminach. Normy emisji EURO 6 są mocno wygórowane i zmuszą do wymiany samochodów na nowe, co powoduje wysokie koszty finansowe dla kupującego ograniczą swobody obywatelskie oraz stworzą konieczność utylizacji dużej ilości starszych samochodów w konsekwencji większe zanieczyszczenie środowiska. Obserwując poruszające się po Krakowie samochody, najwięcej zanieczyszczeń emitują stare busy przewożące pasażerów oraz samochody dostawcze i ciężarowe. Myślę, że czas przestać robić wszystko przeciw kierowcom samochodów, czyli ograniczać bezsensownie ilość miejsc postojowych, podnosić opłaty postojowe, tworzyć ścieżki rowerowe w miejsce ulic i miejsc postojowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
217	**Osoba prywatna**	1. Scenariusz przedłożony jest dalece niestosowny i wręcz krzywdzący mieszkańców. Nie powinien powstać w ogóle, a już na pewno uwzględniono w nim zbyt wielki obszar, który miałby być dotknięty ograniczeniami. 2. Co z pojazdami zabytkowymi oraz historycznymi (te powyżej 40 lat lecz nie na żółtych tablicach?) Pojazdy historyczne są wyjęte spod wielu przepisów i w tym przypadku także powinny być wyjęte spod ograniczeń. 3. Koronawirus pokazał, że pomimo zaniechania transportu drogowego smog występował i to w dużym stężeniu. Jakie jest więc uzasadnienie takiej decyzji skoro sytuacja pokazała, że to nie ruch samochodowy jest winien?? 4. Czy ktoś rozejrzał się po ulicach Krakowa i zobaczył ilu letnie samochody się poruszają? I zastanowił dlaczego? Ponieważ ludzi nie stać na nowe i na ich utrzymanie (różnica kosztów serwisu i części jest kolosalna), ot co. Czy może wraz z ograniczeniami województwo da pieniądze na kupno nowego samochodu...? 5. Czyż to nie jest ograniczenie swobód zakazując ludziom samochodem dojazdu do pracy/rodziny/wycieczkę, ponieważ nie mogą przejechać przez miasto? Może z Huty na Bronowice trzeba będzie jeździć przez Miechów? Czy ktoś w ogóle zastanowił się nad tym, co zostało w Programie napisane?! 6. I gdzie swoboda wyboru? Nie mogę mieć Palio, Pandy, nawet taniego Cinquocento, bo co najwyżej mogę je sobie postawić w ogródku na dekorację? Miasto ma mi dyktować czym mogę jeździć, niedługo gdzie mogę mieszkać i którymi drogami chodzić? Czy to aby nie za daleko posunięta ingerencja w obywateli?	**CZĘŚCIOWO UWZGLLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[44]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na

[44] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
218	**Osoba prywatna**	Jeżeli drogi są publiczne to każdy pojazd, który przeszedł badania techniczne ma prawo poruszać się po takiej drodze	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
219	**Osoba prywatna**	Brak potrzeby wymiany nowo kupionego auta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie).
220	**Osoba prywatna**	W całości popieram, zwłaszcza zapisy o normach Euro dot. pojazdów.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została uwzględniona w ramach konsultacji społecznych.
221	**Osoba prywatna**	Moja opinia jest negatywna. Nie stać mnie na zakup nowego samochodu i nie zamierzam go zmieniać, ponieważ jest utrzymany w stanie perfekcyjnym. Proszę się zabrać za przestarzałe autobusy i busy, które są w stanie agonalnym, a przewożą ludzi! Ponadto chciałbym zaznaczyć, że w trakcie kwarantanny, gdy ruch samochodowy w Krakowie i centrum był ZEROWY, a problem smogu występował w niezmienionej formie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
222	**Przedsiębiorca**	Nie po to przedsiębiorcy wymieniali samochody na przestrzeni np 2013 czy 2014 żeby teraz miasto zmuszało ich do kolejnej wymiany. Mnie np poznownie na	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wymianę nie stać. Auto jest mi potrzebne w firmie. Zawarte kalkulacje tzn ze wzrasta rejestracja nowych samochodów jest o tyle chybiona, że wiele osób owszem kupilo nowy samochód ale nie na 2 czy 3 lata tylko na więcej. Narusza to nawet prawa konstytucyjne.	**Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
223	**Przedsiębiorca**	Moja opinia jest negatywna.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została uwzględniona w ramach konsultacji społecznych.
224	**Osoba prywatna**	mam mieszane uczucie odnośne do projektu programu ochrony powietrza. Z jednej strony super, że wprowadzi ograniczenia dla największych "kopciuchów" w postaci starych diesli, które pewnie mają problem ze spełnieniem nawet starszych norm niż euro 6. Co jednak z samochodami zabytkowymi? Wprowadzenie programu w planowanej formie spowoduje całkowite wyeliminowanie samochodów zabytkowych z ruchu w Krakowie. Sam posiadam samochody zabytkowe z początku 70 lat i przecież po wprowadzeniu takiego programu nie zamienie ich na współczesne auta. Jakie są propozycję dla właścicieli i użytkowników takich pojazdów? Chciałbym jednak zaznaczyć, że te pojazdy nie są użytkowane tak często jak normalne codzienne samochody i nie generują zanieczyszczeń codziennie od poniedziałku do piątku stojąc w korkach podczas dojazdów do pracy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
225	**Osoba prywatna**	Zabronienie wjazdu pojazdów niespełniających norm jednocześnie nie oferując programu dofinansowania do zakupu pojazdów spełniających takowe normy uderza bezpośrednio w osoby najuboższe oraz drobnych przedsiębiorców. Nie rozumiem czemu kładzie się duży nacisk na dofinansowanie nowoczesnych źródeł ogrzewania jednocześnie nie oferuje dofinansowań na nowoczesne źródła transportu. Dodatkowo zakazując wjazdu pojazdów zabytkowych/kolekcjonerski których udział w zanieczyszczeniu powietrze ze względu na charakter użytkowania jest zerowy, godzi w osoby posiadające takie pojazdy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie).W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
226	**Osoba prywatna**	Może polikwidujcie piece węglowe najpierw w ościennych wioskach wkoło Krakowa. Niestety brak samochodów na ulicach znacząco nie wpłynął na jakość powietrze. Mieszkam za galerią bronowice i nie czuje spalin samochodowych natomiast smród węgla!!!!! W czasach pandemi puszczacie bus pas po opolskiej gdzie więcej osób zaczyna podróżować własnymi samochodami żeby się nie zarazić.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
227	**Osoba prywatna**	Bardzo proszę by nie liberalizować przepisów dotyczących opalania węglem. Odkąd mieszkam na parterze, ze względu na smog borykam się z ciężkimi alergiami, mam kłopoty z płucami i wieczne infekcje dróg oddechowych, które nasilają się zimą. Poniżej wklejam listę postulatów, z którymi się zgadzam i serdecznie proszę o wzięcie ich pod uwagę. - Pomoc mieszkańcom w wymianie "kopciucha" - Nie dla dotacji do węgla- wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. - Kampanie społeczne nakłaniające do wymiany "kopciuchów -Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne - Ograniczenia dla kominków, gdy za oknem smog zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania) gdy przekroczone są dopuszczalne normy zanieczyszczenia powietrza - Jasne kryteria rozliczania gmin z działań - jasne kryteria, według których gminy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program ma na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w całej Małopolsce, co pozwoli osiągnąć wymagane normy jakości powietrza oraz zminimalizować wpływ zanieczyszczeń na zdrowie mieszkańców. W Programie wskazuje się do realizacji obowiązki wymienione w niniejszej uwadze: - pomoc mieszkańcom w uzyskaniu dofinansowania do wymiany źródła ogrzewania poprzez *Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie.* oraz *Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy.*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. - Ani kroku w tył, żadnych zmian terminów ani żadnych zmian wymogów	- zapewnienie przez wszystkie instytucje publiczne braku finansowania dla instalacji zasilanych węglem od 2022 roku (z wyłączeniem realizowanych projektów), - przeprowadzenie co najmniej raz w roku kampanii edukacyjno-informacyjnej o skali regionalnej o tematyce związanej z ochroną powietrza i klimatu jako zadanie Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego oraz obowiązek przeprowadzania co najmniej jednej akcji informacyjnej rocznie nt. uchwały antysmogowej i dostępnych dofinansowań przez gminy, - wprowadzenie w ramach Planu działań krótkoterminowych zakazu używania kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń, gdy nie stanowią jedynego źródła ogrzewania (w ramach III stopnia) - sprecyzowane zadania i konkretne terminy realizacji działań przez gminy, które stanowić będą podstawę kontroli przeprowadzanej przez WIOŚ; nie wskazuje się jednak liczby kotłów do wymiany przez daną gminę, gdyż prowadzone działania mają się przyczynić do wdrożenia uchwały antysmogowej na terenie województwa. Obowiązek wymiany urządzenia zgodnie z uchwałą antysmogową ciąży ponadto nad mieszkańcem.
228	**Osoba prywatna**	Negatywnie oceniam taką ochronę miasta przez władze przed motoryzacją. Obywatele naszego grodu nie wyjadą na Księżyc bo mędrcy z Rady Miasta wymyślają coraz więcej utrudnień dla nas mieszkańców w transporcie po mieście i okolicy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[45] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w

[45] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
229	**Osoba prywatna**	Norma emisji EURO 6 w przypadku aut z silnikami Diesla weszła w życie w roku 2015! Mowa więc o pojazdach, które nie skończyły jeszcze 5 lat od daty wyprodukowania! EURO 4 dla aut z silnikami o zapłonie iskrowym weszło w życie w roku 2006. A co z motocyklami ? Problem w tym, że norma Euro 4 obowiązuje je dopiero od... roku 2017! Jazda po centrum starszym motocyklem czy skuterem może się więc zakończyć poważnymi problemami. Rozumiem, że Sejmik Województwa Małopolskiego wprowadzi dotacje np w wysokości 70 % na zmianę pojazdu spełniającego normę ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, **pojazdy jednośladowe**, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie).
230	**Osoba prywatna**	Mieszkam w gminie Zielonki. Auto mam z 2002 roku. Niestety nie ma parkingu na północy Krakowa, na którym mogłabym zostawić auto i przesiąść się na komunikację miejską. Jak mam dojeżdżać do pracy?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie).
231	**Osoba prywatna**	Pomysł przynajmniej poroniony. Wprowadzanie, takich ograniczeń kompletnie nic nie zmieni. W czasie kwarantanny przy znacznie mniejszym ruchu powietrze w Krakowie również było bardzo zanieczyszczone, włącznie z wystąpieniem zjawiska smogu. Jeśli już chcą Państwo wprowadzać ograniczenia to lepiej całe centrum wyłączyć z ruchu kołowego ew normy spalania max euro 2. Euro 4 jest w niemczech a jak wiadomo zarobki są całkowicie inne. Naprawdę lepiej się skupić na zakazie ruchu kołowego lub skutecznym wyłapywaniu kopciuchów. Jest mnóstwo samochodów które kopcą bo mają niesprawny układ paliwowy lub wydechowy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[46]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest

[46] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
232	**Osoba prywatna**	Kupicie mi nowy samochód spełniający normy ? Bo mnie na to nie stać, a potrzebuje samochodu do pracy gdyż sprzętu i drabin MPK nie przewioze. Normalnych ludzi nie stać na takie fanaberie !!	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
233	**Administracja**	Ktos upadł na głowę, wymian samochodu co 6 lat ? Czyli autobusy w miesicie tez kupicie nowe ? Ekologia czy nabijanie kieszeni koncernom motoryzacyjnym ? Proszę przemyśleć sprawę bo proponowane warunki sa idiotyczne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
234	**Nauka**	Witam, taka zmiana nie przyniesie żadnych korzyści dla powietrza a uderzy to w prawie każdego mieszkańca Krakowa, ponieważ mało które auto spełnia takie normy. Nie pozdrawiam kogoś kto to wymyślił	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
235	**Nauka**	Ten pomysł nie pomoże ani w 1% środowisku i powietrzu które głównie jest zanieczyszczane przez hodowle zwierząt, a jedynie uderzy w mieszkańców Krakowa, bo mało które auto poruszające się po Krakowie spełnia tak wygórowane normy Nie pozdrawiam kogoś kto poddał taki pomysł	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[47] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
236	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się	**UWZGLĘDNIONO**

[47] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Uwaga została uwzględniona w konsultacjach społecznych.
237	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie ustawy oznaczałoby gwałtowne odebranie wielu ludziom możliwości poruszania się w obrębie miasta. Mieszkając w bloku na Podgórzu, nie byłbym w stanie wyjechać moim samochodem z bloku by pojechać do rodziny. Projekt ustawy jest nieprawdopodobnie surowy, bardziej niż w najbardziej ekologicznych miastach świata. Warto zwrócić uwagę, że za zanieczyszczenia powodowane przez samochody najczęściej odpowiada unos wtórny, a nie jakość spalin. Czystość powietrza jest bardziej zależna od ogrzewania domów - należy skupić się na wprowadzeniu zakazu spalania paliw stałych na terenie całej Małopolski, wtedy można liczyć na poprawę, zamiast ograniczać ludziom biedniejszym możliwość poruszania się po mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
238	**Urząd Gminy Kłaj**	Proszę uprzejmie o wyjaśnienie dlaczego pismo Wicemarszałka datowane na 02.07.2020r. dociera do nas 17.07.2020r, pozostawiając tylko 10 dni na reakcję w temacie pisma, czyli m.in. przekazanie mieszkańcom informacji o konsultacjach społecznych, gdzie raptem pozostaje kilka dni, aby mieszkaniec zdążył do 27.07. coś Państwu zgłosić...? Ponadto w/w pismo jest kopią pisma z dnia 12 marca 2020r., gdzie autor tego pisma nie pokusił się nawet o sprawdzenie ważności t.j. ustawy o ochronie środowiska... Dążenie do zamknięcia konsultacji społecznych jest robione w pośpiechu, a to nie przyniesie pożądanych efektów, gdyż nie wszystkie grupy społeczne będą w stanie wypowiedzieć się w sposób właściwy i w terminie na oczekiwane przez Państwa tematy...	**NIE UWZGLĘDNIONO** Informacja o rozpoczęciu konsultacji społecznych została przesłana do gmin w dniu 7 lipca 2020 roku poprzez korespondencję mailową z uwagi na awarię systemu ePUAP, na co wskazano w wiadomości e-mail. Wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast oraz starostowie mają miesiąc od otrzymania informacji na wydanie opinii w sprawie. Uwaga w zakresie zmiany podstawnej jest słuszna, jednak wskazuje się w niej na późniejsze zmiany prawne, które, mimo, iż nastąpiły, nie wpłynęły na zapisy w zakresie opiniowania dokumentu przez samorządy gminne i powiatowe. Informacja o konsultacjach społecznych została ponadto opublikowana w prasie (w Gazecie Krakowskiej), w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego oraz na stronie www.powietrze.malopolska.pl W trakcie konsultacji złożono około 1700 uwag. Warto również podkreślić, iż Województwo Małopolskie przeprowadziło wstępne konsultacje społeczne założeń Programu w terminie do 31 marca 2019 roku, 6 spotkań w terenie w styczniu 2020 roku, następnie konsultacje społeczne propozycji wariantów działań naprawczych w terminie do 24 stycznia 2020 roku, I turę konsultacji społecznych na przełomie marca i kwietnia 2020 roku oraz niniejsze konsultacje społeczne. Tak szerokie konsultacje społeczne zaprzeczają przedstawionej opinii.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
239	**Osoba prywatna**	Nareszcie dlaczego dopiero teraz ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
240	**Osoba prywatna**	Ludzi nie stać na tak częstą wymianę aut. Dodatkowo przecież praktycznie żadne auto nie będzie spełniało wymogów. Polacy nie są na tyle bogaci. Poza tym co ze starymi autami? Na śmietnik? To też nie jest ekologiczne. Lepiej walczyć ze spalaniem śmieci.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
241	**Osoba prywatna**	Biorąc pod uwagę rozum i godność człowieka - przeginacie.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
242	**Osoba prywatna**	Na przedstawioną propozycję ograniczenia ruchu samochodów, które emisje spalin nie spełniają norm są uzasadnione. Jednakże biorąc pod uwagę możliwości mieszkańców, a pod słowem możliwości kryją się możliwości ekonomiczne cały program powinien przejść gruntowną przebudowę.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
243	**Osoba prywatna**	Uważam, że w przypadku wprowadzenia zakładanych ograniczeń dla pojazdów mechanicznych należałoby opracować program wsparcia (dofinansowania) dla mieszkańców posiadających legalnie zakupione i legalnie w dniu zakupu dopuszczone do ruchu pojazdy, zmuszonych do zaprzestania ich użytkowania i ich wymiany.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**.
244	**Przedsiębiorca**	Dziękuję za pochylenie się nad problemem jakości powietrza w małopolsce. Każde działanie w tym kierunku jest potrzebne. Szczególnie ograniczenia w poruszaniu się samochodami z silnikami diesla wpłyną korzystnie na jakość powietrza.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została uwzględniona.
245	**Gmina Bystra-Sidzina**	Działając na podstawie art. 91 ust. 2 oraz art. 92 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo Ochrony Środowiska (t.j.: Dz. U. z 2019r. poz. 1396 ze zm.) w związku z pismem z dnia 2 lipca 2020r. znak SV-V.721.2.12.2020 (data wpływu 20.07.2020) **opiniuje negatywnie** zapisy projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.* Jak już wskazałem w piśmie z dnia 9 kwietnia 2020r. znak sprawy RG.602.1.2020 – aktualnie proponowane rozwiązania ujęte w projekcie uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego* powodują znaczne zwiększenie obowiązków Gmin w zakresie ochrony powietrza. Większa liczba obowiązków pociąga za sobą natomiast zwiększone koszty finansowe, z którymi Gmina sobie nie poradzi bez dodatkowego wsparcia. Dotyczy to zarówno działań inwestycyjnych jak i pozostałych kosztów takich jak np. wynagrodzenie i szkolenia pracowników lub wyposażenie miejsc pracy o stanowisk dla beneficjentów programów ogólnopolskich („Czyste powietrze", „Mój prąd"). Dodatkowo odgórne narzucenie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania wskazane do realizacji w Programie wynikają bezpośrednio z kompetencji, jakie posiada gmina w zakresie ochrony środowiska, w tym powietrza. Są one konieczne do osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu, co jest możliwe do zrealizowania poprzez pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Ponadto w Programie wskazuje się nie tylko na źródła dofinansowania inwestycji przeprowadzanych przez mieszkańców (Program Czyste Powietrze, Program Stop Smog, Program Mój Prąd), ale również środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego został zobowiązany do zapewnienia współfinansowania inwestycji w zakresie ochrony powietrza, tj. dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach, dofinansowania doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		procentu wydatków budżetowych na działania związane z ochroną powietrza może spowodować problemy z realizacją innych zadań gmin. Na uwagę zasługuje również zapis dotyczący ograniczenia możliwości instalowania kotłów na biomasę przez podwyższenie standardów emisji pyłów. Przedsiębiorcy produkujący takie kotły w związku z koniecznością dostosowania się do wymogów z pewnością podniosą diametralnie ceny takich urządzeń – co z kolei spowoduje zmniejszenie ich dostępności dla bardzo wielu właścicieli budynków. Rozwiązaniem tego typu problemu mogłoby być tutaj wydłużenie okresu przejściowego dla ograniczeń dotowania instalacji na biomasę o emisji cząsteczek stałych powyżej 20 mg/m^3 do roku 2023, czyli roku do którego zgodnie z uchwałą antysmogową powinny zostać usunięte wszystkie urządzenia bezklasowe lub klasy niższej 3. Dodatkowo podtrzymuję zgłoszone przeze mnie uwagi przesyłane do Państwa pismem z dnia 9 kwietnia 2020r. znak sprawy; RG.602.1.2020, nie ujęte w nowej propozycji zmian do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.*	POP. Jednak dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Warto również podkreślić, iż w Programie nie narzuca się procentu wydatków na działania związane z ochroną powietrza – zadanie to stanowi rekomendację. Zostało zawarte w Programie w celu podkreślenia, jak istotne jest planowanie środków na wdrażanie Programu ochrony powietrza. Dostępne są zewnętrzne środki finansowe, jednak skuteczna realizacja zadań wymaga choć minimalnego zaangażowania ze strony gmin. Data wprowadzenia ograniczeń dla finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m^3 została już zmieniona na 1 stycznia 2023 r. również na wniosek jednostek badawczych oraz przedsiębiorstw, które wskazywały na konieczność zapewnienia czasu na dostosowanie produkcji. Oznacza to, że ograniczenie to wejdzie w życie w roku, w którym zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Małopolski w województwie małopolskim wszystkie pozaklasowe urządzenia grzewcze powinny być wymienione. Największa liczba wymian w województwie powinna zostać zrealizowana do końca 2022 roku. Ograniczenia w finansowaniu kotłów na biomasę o wskaźniku emisji cząstek stałych powyżej 20 mg/m^3 nie będą obowiązywały w kluczowym okresie dla wdrożenia uchwały antysmogowej.
246	**Osoba prywatna**	Zgadzam się z większością punktów programu, jednak według mnie zupełnie niepotrzebnie wymaga się zatrudnienia kogoś nazwanego ekodoradcą. Jest to zwyczajnie dokładanie kolejnej warstwy biurokracji, która nikomu nie jest potrzebna. Kolejnym absurdem są wymagane normy emisji spalin, które wykluczą całkowicie z ruchu w krakowie pojazdy z silnikiem diesla wyprodukowane przed 2015 rokiem(rok wejścia dla nich normy EURO 6), skutery i motocykle wyprodukowane przed 2017 rokiem (rok wejścia EURO 4 dla jednośladów). Program w obecnej treści jest nie do przyjęcia i należy go zmienić. Jako mieszkaniec Krakowa widzę coraz częściej widzę, iż miasto stara się zmienić środek transportu mieszkańców z samochodów na komunikacje miejską poprzez idiotyczne zmiany w organizacji ruchu utrudniające życie wszystkim, jednak nie idzie to w parze z rozwijaniem jej, a czasami jest wręcz przeciwnie. Sądze, że urzędnicy powinni dawać przykład w zmianie stylu życia, a dzieje się zupełnie przeciwnie czego idealnym przykładem jest sprawa nowego samochodu naszego prezydenta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[48] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd

[48] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie.
247	**Osoba prywatna**	Bezsensownie jest ograniczanie możliwości wjazdu do miasta starszym pojazdom, skoro dane z Niemiec potwierdzają brak wpływu powyższych ograniczeń na jakość powietrza: https://moto.rp.pl/tu-i-teraz/31362-zaskakujace-dane-z-niemiec-diesle-nie-maja-wplywu-na-jakosc-powietrza-w-miastach Bezsensownie jest rozróżnianie norm Euro 5 i 6 dla pojazdów osobowych z silnikiem Diesla, skoro Polskie miasta nie mają problemu z nadmierną emisją tlenków azotu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[49] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
248	**Gmina Brzeszcze**	Poprawa jakości powietrza oraz osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych stężeń substancji w powietrzu wymaga zdecydowanych działań, w tym wspólnych inicjatyw władz różnych szczebli, zarówno na poziomie gminnym jak i wojewódzkim oraz krajowy, Gmina Brzeszcze, w miarę możliwości finansowych i prawnych, realizuje zadania m.in. w zakresie inwentaryzacji źródeł ogrzewania, dotacji do wymiany urządzeń grzewczych, a także edukacji i informacji. W 2019 roku dofinansowano 128 wymian kotłów, co jest znaczącym wzrostem w stosunku do lat poprzednich – 47 w 2018 roku, 41 w 2017 roku. Niestety działania te są utrudnione, m.in. ze względu na zwiększający się zakres obowiązków cedowanych na samorządy gminne przez władze centralne, przy jednoczesnym braku środków finansowych (celowych) na nowe zadania. W tej	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach obowiązków Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego wskazano zapewnienie współfinansowania inwestycji w zakresie ochrony powietrza, tj. dofinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, preferencje finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP. Jednak dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami.

[49] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sytuacji gminy zmuszone są ograniczać liczbę i zakres realizowanych zadań, a w skrajnych sytuacjach w zupełności rezygnować z niektórych inicjatyw. Nie bez znaczenia pozostaje obecna kondycja finansów gminnych, które w obliczu pandemii koronawirusa odnotowują wpływy mniejsze o wiele milionów złotych. Należy mieć na uwadze, że sytuacja nie zakończy się wraz z końcem roku 2020, lecz oddziaływać będzie na budżety gminne w najbliższych latach. Bez zewnętrznego wsparcia finansowego realizacja POP i osiągnięcie jego wskaźników nie będzie możliwe. Gminy nie podołają nałożonym obowiązkom z zakresu ochrony środowiska, z których będą rozliczane, a za ich niewykonane będą karane. Zadania, które priorytetowo wymagają wsparcia finansowego to: – stworzenie i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy w każdej gminie, – prowadzenie kontroli inwestycyjnych i systemowych w gospodarstwach domowych w zakresie przestrzegania uchwały antysmogowej we wskazanych ramach czasowych, – wyposażenie budynków użyteczności publicznej w odnawialne źródła energii tak, aby realizacja inwestycji była możliwa we wskazanym terminie. Gmina Brzeszcze posiada rozbudowaną sieć gazowniczą, jednak nie obejmuje ona wszystkich budynków zabudowy mieszkaniowej. Także sieć ciepłownicza nie obejmuje całego terenu Gminy Brzeszcze. Obie sieci nie są własnością Gminy Brzeszcze i samorząd gminny nie ma realnego wpływu na zakres i termin ich rozbudowy. Wobec powyższego istotnym jest pozostawienie możliwości współfinansowania ze środków publicznych wymiany przestarzałych, niespełniających norm pieców „kopciuchów" na kotły na paliwa stałe, oczywiście z zachowaniem warunków dotyczących wymagań ekoprojektu. Takie działanie nie zlikwiduje emisji pyłów, lecz z całą pewnością skutecznie ograniczy ich wpływ na środowisko oraz zdrowie mieszkańców. Zabudowa jednorodzinna, w szczególności w sołectwach Gminy Brzeszcze, to w dużej mierze budynki powstałe w II połowie XX wieku, w latach 60-tych i 70-tych. Wiele z nich wymaga modernizacji systemu ogrzewania, w przypadku starszych budynków również termomodernizacji. Ze względu na wysokie nakłady finansowe działania te nie są możliwe do realizacji przez mieszkańców we wskazanych w projekcie POP terminach. Stąd też należy zwrócić szczególną uwagę na określenie realnych terminów, które przyspieszą wykonanie inwestycji.	W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest zatem jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Działania związane z ograniczeniem finansowania ze środków publicznych określonych rozwiązań mają na celu zapewnienie również w dłuższej perspektywie struktury urządzeń grzewczych, która pozwoli na doprowadzenie i utrzymanie wymaganych norm jakości powietrza. Data wprowadzenia ograniczeń dla finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m^3 została ponadto zmieniona na 1 stycznia 2023 r. również na wniosek jednostek badawczych oraz przedsiębiorstw, które wskazywały na konieczność zapewnienia czasu na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dostosowanie produkcji. Oznacza to, że ograniczenie to wejdzie w życie w roku, w którym zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Małopolski w województwie małopolskim wszystkie pozaklasowe urządzenia grzewcze powinny być wymienione. Największa liczba wymian w województwie powinna zostać zrealizowana do końca 2022 roku. Ograniczenia w finansowaniu kotłów na biomasę o wskaźniku emisji cząstek stałych powyżej 20 mg/m^3 nie będą zatem obowiązywały w kluczowym okresie dla wdrożenia uchwały antysmogowej. Przesunięto również termin odnoszący się do finansowania kotłów węglowych na rok 2022 oraz doprecyzowano, iż ograniczenie to nie dotyczy trwających projektów.
249	**Osoba prywatna**	Nie poprawi to jakości powietrza w mieście. Głównym powodem smogu w Krakowie są okoliczne gminy gdzie na wioskach pali się byle czym. Druga sprawa to taka że wiele osób po prostu nie będzie stać na samochód który spełnia takie normy a wielu w Krakowie mieszka i pracuje i tu odprowadza podatki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**
250	**Osoba prywatna**	Do scenariuszy uwzględniających wprowadzenia ograniczenia dla pojazdów benzynowych nie spełniających przynajmniej normy Euro 4. W obecnej postaci program zakłada minimalny standard Euro 4 dla pojazdów benzynowych, jednak rok wprowadzania tej normy dla samochodów osobowych to 2006 kiedy ta sama norma dla pojazdów dwu i trzy kołowych została wprowadzona w 2017 roku. Uwzględniając nawet, że w/w program miałby wejść od 2026 roku to i tak w tym samym momencie do ruchu byłby dopuszczone 19 letnie samochody ale ledwo 8 letnie jednoślady, zakładając kupno przed końcem 2025. Biorąc pod uwagę różnicę w spalaniu oraz fakt, że jednoślady na wielu odcinkach nie stoją w korkach, bo np. mogą korzystać z buspasów, dzięki czemu generują	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jeszcze mniej zanieczyszczeń, jest to bardzo krzywdząca zmiana na rzecz jednośladów, które przyczyniają się do zmniejszenia emisji spalin jak i korków. W takiej sytuacji właściciele jednośladów nie mający możliwości finansowej kupna relatywnie nowego używanego jednośladu, nie wspominając o zupełnie nowym, będą zmuszeni do przeniesienia się do samochodów i tym sposobem zwiększenia zanieczyszczenia powietrza.	z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym
251	**Osoba prywatna**	badania pokazuja znikomy wpływ na smog ze strony aut napedzanych silnikiem splainowym, w tym diesela. brak wyjatków dla posiadaczy aut klasycznych, unikatowych, itp.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[1] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie

[1] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
252	**Urząd Gminy Siepraw**	W odpowiedzi na pismo SR-V.721.2.12.2020 przesłane elektronicznie 17 lipca 2020 roku, przygotowano uwagi do zaproponowanej wersji programu: Zobowiązanie gminy do przeprowadzenia inwentaryzacji co najmniej 70% budynków do końca 2021 r. oraz 90% do 30 czerwca 2022 roku - wnioskujemy o nałożenie obowiązku na właścicieli budynków do składania ankiet/deklaracji dotyczących źródeł ogrzewania wykorzystywanych w budynkach. Tylko równoczesne zobowiązanie gmin i właścicieli budynków umożliwi dokonanie szczegółowej inwentaryzacji oraz analizy skali ubóstwa energetycznego na terenie Gminy Siepraw. Brak zobowiązania właścicieli budynków do przekazywania informacji o posiadanych budynkach uniemożliwi wykonanie analizy ubóstwa energetycznego w gminie do 30 września 2021 roku. Ze względu na brak powyższych regulacji wnioskujemy o wydłużenie tego terminu. W odniesieniu do zapisu dotyczącego kontroli interwencyjnych palenisk wykonanych w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, informujemy iż kontrole w Gminie Siepraw przeprowadzają upoważnieni urzędnicy w zespołach 2 osobowych, w gminie nie powołano Straży Gminnej. Ze względu na mnogość obowiązków wykonanie kontroli w proponowanym czasie może być niemożliwe, wnioskujemy o wydłużenie czasu na wykonie kontroli interwencyjnych do 3 dni roboczych od zgłoszenia. Zapis dotyczący pobrania próbek popiołu w 10% prowadzonych kontroli powinien zostać usunięty, próbki popiołu powinny być pobierane wyłącznie w uzasadnionych przypadkach. Powyższy zapis może spowodować bezcelowe pobieranie próbek popiołu co będzie generować dodatkowe nadmierne koszty analizy próbek. W związku z zapisem zobowiązującym jednostki samorządowe od 2022 roku do wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej z OZE na poziomie 50% a od roku 2025 na poziomie 100%. Gmina Siepraw wnioskuje o zmianę tego zapisu jako rekomendację a nie zobowiązanie. Ze względu na trudną sytuację budżetową oraz brak instrumentów dofinansowania instalacji OZE dla jednostek samorządowych. Gmina Siepraw prowadzi szereg działań na rzecz poprawy jakości powietrza poprzez realizację programów wymiany pieców, prowadzone akcje informacyjne, czy realizowane kontrole palenisk interwencyjne i planowe. Ze względu na ograniczone środki budżetowe prowadzone działania, głównie brak środków finansowych na realizację gminnego programu wymiany pieców, powoduje że zapis dotyczący zapewnienia iż liczba urządzeń grzewczych niespełniających	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Ponadto termin przeprowadzenia analizy skali ubóstwa energetycznego został zmieniony na 30 czerwca 2022 roku. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wymagań uchwały antysmogowej nie przekroczy od stycznia 2023 roku 30% a od stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie może stać się niemożliwy do spełnienia. Opierając się na wynikach inwentaryzacji przeprowadzonej w 2016 roku, szacujemy iż w Gminie Siepraw w 2016 roku 1942 budynki ogrzewano urządzeniami na paliwa stałe. Zakładając że 20 % tych urządzeń została wymieniona we własnym zakresie przez mieszkańców i spełnia co najmniej V klasę oraz pomniejszając tą ilość o 127 pieców wymienionych w ramach projektów RPO, to gmina w latach 2020-2027 musiała by wymienić 1427 kotłów na co musiałaby przeznaczyć 14 270 000 zł przy założeniu że koszt jednej wymiany to 10 tys. zł, co przy wielkości budżetu gminy jest kwotą ogromną. Gmina Siepraw jest otwarta na zaproponowane działania w POP, jednakże konieczne jest uwzględnienie obecnej sytuacji epidemiologicznej, która negatywnie wpływa na możliwości finansowe gminy, należy zwrócić uwagę iż w większości koszty powyższych działań ponosi gmina. Liczymy iż wniesione uwagi pomogą we wdrożeniu POP zachowującego równowagę między działaniami na rzecz poprawy jakości powietrza, a możliwościami finansowymi jednostek samorządowych.	dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono podczas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
253	**Gmina Łącko**	Dotyczy: konsultacje ws. Projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020r. znak: SR-V.7212.12.2020 ws. Wyrażenia opinii na temat Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, Gmina Łącko przedkłada poniższe uwagi. 1. W projekcie zaproponowano wymóg przeprowadzenia inwentaryzacji w 70% budynków do końca 2021 roku oraz 90% budynków do 30	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1., Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		czerwca 2022 roku, wnioskujemy o wydłużenie tych terminów lub zmniejszenie ilości wymaganych inwentaryzacji. 2. Należy zwrócić także uwagę na niezgodne porównywanie kotłów węglowych i kotłów na biomasę. W Unii Europejskiej zostały przyjęte stosowne zapisy dotyczące kotłów na biomasę, które należą do źródeł cieplnej pochodzących z OZE. 3. Istotna jest kwestia uwzględnienia również systemu pomocy dla mieszkańców, którzy z różnych przyczyn dotknięci są ubóstwem energetycznym, a co za tym idzie nie są w stanie sami starać się o dofinansowanie, wsparcie. Jednym z kluczowych elementów pomocy jakim należałoby uwzględnić jest sposób i źródło finansowania z zewnętrznych środków finansowych. 4. W sprawie projektu uchwały POP dotyczącego zapisu względem tzw. Uchwały Antysmogowej, należałoby zwrócić uwagę na kotły niespełniające wymogów ww. uchwały w której jest mowa o całkowitym zakazie eksploatacji klasy 1,2 i pozaklasowych kotłów na paliwo stałe, a zapis uchwały dopuszcza eksploatację 30% tych urządzeń na terenie gminy. 5. Wykonanie inwentaryzacji źródeł ciepła budynków jest nie do zrealizowania przy braku przepisów prawnych obligujących mieszkańców do podawania takich danych i aktualizowania ich. Aby gmina na bieżąco aktualizowała dane w systemie koniecznym jest zatrudnienie w urzędach kolejnych osób, na które samorządy nie stać. 6. Przeznaczenie 1 % wydatków budżetu na dopłaty do wymiany kotłów, instalacji OZE lub termomodernizację u mieszkańców jest stanowczo za wysokie. Z uwagi na ograniczoną ilość środków wpływających do budżetu gminy. Ponadto w Gminie realizowane są inwestycje związane z ochroną środowiska stanowiące znaczną część budżetu naszej gminy w szczególności na modernizację gospodarki wodno-ściekowej. 7. Obowiązek kontroli w ciągu 1 dnia roboczego może być niemożliwy z uwagi na dużą ilość zgłoszeń i dyspozycyjność innych służb. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu, do co najmniej 2 dni roboczych. 8. Nie do przyjęcia i zrealizowania jest wykonanie rocznych sprawozdań z realizacji Programu ochrony powietrza przez gminę do 31 stycznia. Pragnę podkreślić, iż do sprawozdań zbierane są informacje od różnych jednostek. W konanie tego zadania w tak krótkim czasie jest praktycznie	Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 2. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Program nie promuje wykorzystania gazu, a najkorzystniejsze pod kątem wpływu na jakość powietrza odnawialne źródła energii. Takie samo podejście rekomenduje Europejska Agencja Środowiska, będąca jedną z agencji Unii Europejskiej. W swoim briefingu z grudnia 2019 r. wskazuje, iż istotnie wykorzystanie biomasy spowodowało redukcję emisji gazów cieplarnianych, jej wykorzystanie przyczyniło się także do wzrostu emisji pyłów oraz lotnych związków organicznych. Dlatego też rekomenduje się, by przy tworzeniu planów/strategii energetycznych i klimatycznych, zwrócić uwagę i mieć świadomość wpływu spalania biomasy na jakość powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nie wykonalne, gdyż zebrane informacje należy skompletować, zweryfikować do przekazania rzetelnego sprawozdania. 9. W sprawie utworzenia od 1 stycznia 2021 r. stanowiska obsługi Programu „Czyste Powietrze" uważamy, że jest to działanie wykraczające poza kompetencje gminy. Środki z programu rozdzielone są na poziomie centralnym. Bez wsparcia finansowego z zewnętrznych środków porozumienie nie zostanie przez nas zaaprobowane. 10. W celu znacznego ograniczenia korzystania węgla, głównym priorytetem polityki Państwa, powinien być rozwój sieci infrastruktury gazowej oraz stworzenie systemu dopłat dla mieszkańców korzystających z gazu. Bez takiego wsparcia odejście od węgla będzie bardzo trudne. 11. W programie ochrony powietrza należy umieścić zapis dotyczący zabezpieczenia przed ograniczeniem emisji szkodliwych spalin przenikających do powietrza. 12. W tak trudnym czasie bez znacznego wsparcia finansowego z budżetu Państwa bądź Województwa, ilość obowiązków narzuconych na samorząd gminny jest zbyt duża. Przedstawiając powyższe sugestie liczymy na ścisłą współpracę i uwzględnienie w projekcie ww. uwag. Proponujemy przed wprowadzeniem zapisów przeprowadzenie rozmów z włodarzami gmin na temat Programu Ochrony Powietrza celem kompetentnego i rzetelnego wdrożenia projektu	Pozwoli to zmaksymalizować korzyści klimatyczne i zdrowotne transformacji energetycznej.[50] 3. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 4. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 5. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w

[50] Źródło: Europejska Agencja Środowiska, Briefing no. 13/2019, *Renewable energy in Europe: key for climate objectives, but air pollution needs attention*, https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/7a501ab29deb42bcb87acc2c363e6e59

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 6. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 7. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono podczas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 8. Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu. 9. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 10. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. 11. Działania te zostały wskazane w ramach Planu działań krótkoterminowych. Jednak przedstawiona uwaga jest nieprecyzyjna. 12. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*".
254	**Gmina Tomice**	Dotyczy: Opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. W związku z pismem znak: SR-V-721.2.12.2020 z dnia 02.07.2020 r. (data wpływu do Urzędu Gminy Tomice 07.07.2020 r.) dotyczącego wydania opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, Wójt Gminy Tomice podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w piśmie znak RRG.604.l.2020.UC z dnia 09.04.2020 r. tj. negatywnie opiniuje projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego oraz uwagi w nim zawarte. Ponadto wnoszę kolejną uwagę do zapisu POP tj. zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2022 roku, co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, lub wręcz niemożliwym w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwy. Zakup energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co na pewno wpłynie na i tak już obciążony w związku z pandemią budżet gminy.	**NIE UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku.
255	**Gmina Maków Podhalański**	**OPINIA DO PROJEKTU PROGRAMU OCHRONY POWIETRZA DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO** Nawiązując do otrzymanego pisma z dnia 02.07.2020r. (znak: SR-V.721.2.12.2020), działając w oparciu o art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz.U. z 2019r. poz. 1396) Burmistrz Makowa Podhalańskiego informuje, że **opiniuje pozytywnie** przedmiotowy projekt, **pod warunkiem uwzględnienia poniższych uwag.** Uwagi do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego (POP), zamieszczonego pod adresem www.powietrze.malopolska.pl/konsultacje w zakresie zamieszczonych zapisów: **Uwaga nr 1 - Strona nr 100 Projektu POP:** „2) Gmina, C..) zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych.(.. **Zastrzeżenia:** Gmina Maków Podhalański nie jest producentem energii, dokonuje zakupu i sprzedawcy a wydatki na zakup energii elektrycznej stanowią ważną pozycję w budżecie gminy Maków Podhalański — ta ten cel wydajemy rocznie około 220 000,00 zł. W przypadku konieczności zakupu energii pochodzącej jedynie ze źródeł odnawialnych spowoduje to wymierny wzrost kwoty przeznaczanej na energię elektryczną. Co do innych form wskazanych w projekcie POP wskazać należy, że gmina Maków Podhalański, z własnej inicjatywy założyła przed kilkoma laty „Podbabiogórski klaster energii odnawialnej", dla którego złożyła w Urzędzie Marszałkowskim wniosek o dofinansowanie. Niestety Urząd Marszałkowski dofinansowania takiego gminie nie przydzielił. Wobec powyższego gmina Maków Podhalański wnioskuje o usunięcie przedmiotowego wymogu z Programu Ochrony Powietrza. **Uwaga nr 2 — strona 100 projektu POP:** **„Do zadań Ekodoradcy należeć będą** **Zastrzeżenia:** Wśród zadań Ekodoradców nadal brak jest sugerowanych przez gminę w czasie wiosennych konsultacji innych zadań gminy zawartych w POPie— na przykład prowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania i wprowadzanie danych do bazy, prowadzenie kontroli spalania itp., obsługa gminnych programów dotacji na	**CZĘŚCIWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Stanowisko Ekodoradcy musi być stworzone w każdej gminie. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wymianę źródeł ogrzewania. Jest to szczególnie ważne dla małych gmin, gdzie nie ma takiego dużego zapotrzebowania na te podstawowe usługi Ekodoradcy, aby wskazanymi w projekcie POPu zadaniami zapełnić cały etat. Wobec powyższego wnioskujemy o rozszerzenie zadań dla Ekodoradcy o inne zagadnienia z zakresu POP **Uwaga nr 3 - strona nr 103 projektu POP:** „12) Działania prowadzone przez gminę objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej : • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy; • od 1 stycznia 2027 oku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy". **Zastrzeżenia:** Pomimo wielu działań gminy, zarówno zakresie udzielania wsparcia finansowego do wymiany pieców, jak również w zakresie edukacji ekologicznej, nie można nałożyć na gminę powyższego obowiązku. Wymiana urządzeń grzewczych jest działaniem dobrowolnym ze strony mieszkańca, brak jest w chwili obecnej narzędzi do nakazania mieszkańcowi wymiany kotła. Wobec powyższego wnioskujemy o wykreślenie przedmiotowego zapisu. **Uwaga nr 4 — strona nr 101 projektu POP:** **„5) Przeprowadzenie inwentaryzacji "źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy:** **- co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku,** **- co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku."** **Treść zastrzeżenia:** W aktualnym brzmieniu w żaden sposób nie odniesiono się do uwag złożonych wcześniej przez naszą gminę. Ponadto, na chwilę obecną mimo wysyłki ankiet do wszystkich zamieszkałych gospodarstw domowych (tj. takich, które uiszczają opłatę za śmieci), zwrotnie do Urzędu Miejskiego wpłynęło jedynie niespełna 30% ankiet. Ponadto, jak wynika z zasad statystyki już na podstawie posiadanych danych można by dokonać obliczeń które z minimalnym błędem statystycznym stanowiłyby dokładną inwentaryzację źródeł ciepła i termomodernizację budynków. Dokonanie inwentaryzacji na wskazanych w POP poziomach 70 i 90% zdaniem gminy Maków Podhalański nie wpłynie znacząco na wyniki inwentaryzacji.	Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Ponadto Województwo Małopolskie oferuje szereg szkoleń oraz ofertę studiów podyplomowych, które pomogą przygotować Ekodoradcę do pracy. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. 3. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 4. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wobec powyższego wnosimy o zmniejszenie wskaźników na odpowiednio 40% do końca 2021 roku i 90% do 30 czerwca 2022 roku. **Uwaga nr 5 — strona nr 147 projektu POP:** **„Dodatkowo do 31 lipca każdego roku, gminy powinny przekazywać dane o postępach wymiany urządzeń grzewczych na paliwa stałe oraz postępach inwentaryzacji źródeł ogrzewania według stanu na 30 czerwca."** **Zastrzeżenia:** Powyższy zapis dubluje informacje przekazywane w rocznym sprawozdaniu z realizacji POPu. Ponadto nadmienić należy — co wynika z dotychczasowego doświadczenia w zakresie dotacji do wymiany kotłów - że połowa roku to okres, w którym rozpoczynają się dopiero prace inwestycyjne związane z wymianą kotłów. Sugerowany zapis spowoduje jedynie dodatkowe obciążenie administracyjne dla urzędów a w żaden sposób nie odzwierciedli faktycznie wykonanych do 30 czerwca działań i nie wpłynie na skuteczność realizacji zadań wskazanych w POP. Natomiast baza inwentaryzacji źródeł ogrzewania prowadzona jest w systemie do którego UMWM ma dostęp, nie ma zatem konieczności dodatkowego informowania Marszałka o postępie prac z nią związanych. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wykreślenie przedmiotowego zapisu. Podsumowując, Burmistrz Makowa Podhalańskiego wnioskuje o przyjęcie powyższych uwag do projektu Programu Ochrony	**przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 5. Monitorowanie wdrażania Programu ochrony powietrza, a zatem również realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie jest jednym z obowiązków Zarządu Województwa wynikającym z przepisów krajowych (art. 91 ust. 9f ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r.). Bieżące informowanie o podejmowanych przez gminy i powiaty działaniach jest niezbędne do skutecznego realizowania strategii ochrony powietrza. Ponadto informacje wskazane do przekazywania co pół roku nie są tożsame z zakresem rocznego sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, ich zakres jest mniejszy.
256	**Gmina Myślenice**	Dotyczy: Konsultacje ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego W nawiązaniu do pisma z dnia 02.07.2020 r., znak sprawy: SR-V.721.2.12.2020 ws. wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem), Gmina Myślenice przedkłada poniższe uwagi. Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 r. co najmniej 50% i od 2025 r. 100% może okazać się zadaniem bardzo ciężkim lub wręcz niemożliwym do zrealizowania. Zwłaszcza w bieżącym roku i najbliższych latach. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie nierealny. Nabywanie energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE byłoby droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane. Wpłynęłoby negatywnie na obciążony dodatkowo w skutek pandemii oraz niedawnej powodzi budżet gminy. Pozostałe proponowane rozwiązania również	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nie uwzględniają czasu jaki jest potrzebny do rozeznania możliwości pozyskiwania i dystrybucji energii z OZE do budynków użyteczności publicznej. Obsługa przez Ekodoradcę zarówno programu Czyste Powietrze jak też Stop Smog również jest zapisem, bez aprobaty. Gmina Myślenice stworzyła wydział Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych, do którego został przesunięty Ekodoradca. Nowo powstały wydział będzie realizował wiele zewnętrznych projektów i programów m.in. "Miasto z klimatem - zielono niebieska infrastruktura". W ich realizację będzie zaangażowanych wielu pracowników. W związku z powyższym, narzucenie obsługi programów, które nie są realizowane przez gminę na jednego, a w przyszłości dwóch pracowników stanowi niedoszacowanie działań, jakie należy podjąć aby prawidłowo je wdrażać. Ponadto zarówno Program Czyste Powietrze jak i też przede wszystkim Program Stop Smog nadal wymagają dopracowania i wielu zmian, aby mogły powszechnie funkcjonować. Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej dotyczącej tzw. Uchwały Antysmogowej, gmina Myślenice prowadzi szeroko zakrojoną kampanię w tym zakresie. Zaangażowaliśmy w nią Ekodoradcę, sołtysów, proboszczów oraz różne kanały dotarcia do mieszkańców. Stworzyliśmy również elektroniczną wersję ankiety dostępnej na stronie Gminy. Połączyliśmy kampanię przypominającą o obowiązku wymiany przed końcem 2022 r. kotłów z przypomnieniem o "konieczności" inwentaryzacji źródeł ogrzewania oraz pomocą w pozyskaniu dofinansowania z programu Cz. P. Dużym utrudnieniem jest brak obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli. Liczymy, że wraz z projektem ZONE powstanie prawny obowiązek dla właścicieli. Jeśli pojawi się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o przeprowadzonych modernizacjach, gmina będzie posiadać niemalże pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. W obecnej chwili, wg zapisów mówiących że już od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarcie z informacją do tych budynków wiąże się z dotarciem z informacją do wszystkich punktów adresowych, z wyłączeniem tych, co do których posiadamy już dane na temat ogrzewania zgodnego z wspomnianą Uchwałą. Należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwie największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe". Taki zapis pozwoli nam się z niego wywiązać na tyle rzetelnie na ile to możliwe. W sprawie zapisu dotyczącego konieczności przeprowadzenia inwentaryzacji w 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku, wnioskujemy o wydłużenie tych terminów lub zmniejszenie liczby wymaganych inwentaryzacji. Gmina Myślenice prowadzi	• *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kontrole połączone z inwentaryzacją. Rokrocznie przekazujemy mieszkańcom z podatkami ankiety do pozyskania danych. Udostępniliśmy również możliwość składania ankiet w formie elektronicznej. Mimo starań, w związku z brakiem obowiązku mieszkańców do sprawozdawczości w tym zakresie, na chwilę obecną Gmina Myślenice posiada dane inwentaryzacji z ok. 20% budynków. Kontrole interwencyjne i planowe są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, nawet w przypadku Gminy Myślenice, która posiada Straż Miejską, będzie trudne do realizacji ze względu na mnogość obowiązków jakie posiada SM. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu do co najmniej 3 dni roboczych oraz w przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja aktualizację informacji o podjętych działaniach w ciągu 7 dni. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% badań próbek popiołu paleniskowego także jest zbędne. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i należy ją głównie w przypadku niepewności co do spalanego paliwa lub w przypadku nie przyjęcia mandatu przez osobę, która ewidentnie popełniła wykroczenie, wynik analizy stanowi wtedy niezbity dowód w postępowaniu. Kontrole planowe powinny być określone nie ilościowo, a procentowo. Kontrola powinna objąć dany odsetek budynków i lokali, co do których brak jest informacji w Bazie Inwentaryzacji, które nie posiadają ogólnego systemu zasilania w energię cieplną tj. lokalną kotłownię. Przygotowanie analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski można określić jako niemożliwe do realizacji z kilku względów. W ramach realizacji programu Stop Smog udziela się dofinansowania na likwidację nieekologicznego źródła ogrzewania na paliwo stałe i zastąpienia go nowym ekologicznym. Nie ulega wątpliwości, że koszty ogrzewania przy użyciu nowych źródeł mogą pogłębiać problemy finansowe budynków objętych przedsięwzięciem w ramach programu Stop Smog. W wielu przypadkach korzystniejszym rozwiązaniem może okazać się montaż kotła na biomasę (po względem kosztów eksploatacji tego urządzenia w okresie trwałości projektu). Program Stop Smog bardzo intensywnie angażuje gminę w zakresie jego realizacji. Począwszy od przygotowania kosztownej i czasochłonnej dokumentacji, poprzez całość okresu realizacji i trwałości projektu. Gmina końcowo odpowiada za: opracowanie dokumentacji, inwentaryzację, selekcję obiektów, dobór przedsięwzięć, zamówienia usług i dostawy materiałów a także końcową oszczędność energii pierwotnej i trwałość przedsięwzięcia, które nie należy do zasobów gminy. Końcowe zużycie energii jak i trwałość inwestycji gwarantuje w rzeczywistości mieszkaniec, na co gmina nie ma realnego wpływu. W kwestii zwiększonych kosztów za ogrzewanie proponuje	obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu przeprowadzenia pełnej inwentaryzacji gminy mogą przekazywać informację wszystkim mieszkańcom. Ponadto w oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin**.** 4. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono podczas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 5. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		się rodzinom dotkniętym ubóstwem energetycznym dopłaty do wyższych kosztów ogrzewania. W tej sprawie mogą wystąpić liczne nadużycia, których gmina nie będzie w stanie kontrolować. Chcielibyśmy również zwrócić uwagę na nieprawidłowe, równe traktowanie kotłów na biomasę i kotłów węglowych. Kotły na biomasę należą do źródeł energii cieplnej pochodzącej z OZE i takie też stanowisko przyjmują zapisy stosowane w Unii Europejskiej. Gaz natomiast, jest kopalnym źródłem energii. Różnice wynikają jedynie z różnego stosunku emisji pyłów i C02. W przypadku energii z biomasy emisja C02 równoważy się do zera, natomiast w przypadku kotłów z gazowych taka sytuacja występuje w odniesieniu do pyłów. W związku z tym, w naszej opinii nie należy wykluczać dofinansowań, a wręcz udzielać wsparcia dla energii ze źródeł odnawialnych, w tym z biomasy. W związku z projektem uchwały ws. POP i zapisem dotyczącym liberalizacji jej zapisów względem tzw. Uchwały Antysmogowej, prosimy o zwrócenie uwagi na zachowanie równowagi w punkcie dotyczącym wymiany kotłów niespełniających wymogów Uchwały Antysmogowej. W uchwale mowa jest o całkowitym zakazie eksploatacji klasy 1, 2 i pozaklasowych kotłów na paliwo stałe, a zapisy konsultowanej uchwały mówią o dopuszczeniu eksploatacji 30% tych urządzeń na terenie gminy. Jesteśmy otwarci na rozmowy w sprawie usprawnień wspomnianych w piśmie programów wsparcia finansowego dotyczących realizacji inwestycji mających na celu ograniczenia niskiej emisji. Rekomendujemy przed wprowadzaniem tak drastycznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza przeprowadzenie rozmów z włodarzami małopolskich gmin oraz osób merytorycznie i finansowo odpowiedzialnych za tematy związane z programami dotacyjnymi na walkę z niską emisją w celu przedstawienia wątpliwości i wspólnego wypracowania jak najlepszych rozwiązań celem ich realnego wdrożenia. Liczymy na współpracę w ramach wdrażania Programu Ochrony Powietrza z wszystkimi, którym zależy na poprawie jakości powietrza. Mamy świadomość, że tylko wspólne, wzmożone działania mogą przynieść wymierny efekt synergii w poprawie jakości powietrza.	zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. 6. Liczba kontroli planowych zaproponowana w Programie została oparta na wskaźnikach osiąganych przez gminy deklarowanych w rocznych sprawozdaniach z realizacji POP. W roku 2023 liczba kontroli jest większa z uwagi na brak możliwości eksploatacji kotłów pozaklasowych od 1 stycznia 2023 roku – obowiązek ten musi być egzekwowany przez gminy. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. 7. Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. 8. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Program nie promuje wykorzystania gazu, a najkorzystniejsze pod kątem wpływu na jakość powietrza odnawialne źródła energii. Takie samo podejście rekomenduje Europejska Agencja Środowiska, będąca jedną z agencji Unii Europejskiej. W swoim briefingu z grudnia 2019 r. wskazuje, iż istotnie wykorzystanie biomasy spowodowało redukcję emisji gazów cieplarnianych, jej wykorzystanie przyczyniło się także do wzrostu emisji pyłów oraz lotnych związków organicznych. Dlatego też rekomenduje się, by przy tworzeniu planów/strategii energetycznych i klimatycznych, zwrócić uwagę i mieć świadomość wpływu spalania biomasy na jakość powietrza. Pozwoli to zmaksymalizować korzyści klimatyczne i zdrowotne transformacji energetycznej.[51] 9. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Oznacza to, iż zadaniem gminy jest osiągnięcie wymaganego stopnia wymiany urządzeń, który nie stanowi 100% urządzeń podlegających wymianie ze względu na fakt, iż uchwała antysmogowa nakłada obowiązek bezpośrednio na mieszkańca. Zapis ten nie oznacza przyzwolenia na

[51] Źródło: Europejska Agencja Środowiska, Briefing no. 13/2019, *Renewable energy in Europe: key for climate objectives, but air pollution needs attention*, https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/7a501ab29deb42bcb87acc2c363e6e59

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nieprzestrzeganie zapisów uchwały antysmogowej. Zadaniem gmin jest egzekwowanie jej zapisów w ramach kontroli.
257	**Gmina Skała**	OPINIA Działając na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2019r. poz. 1396 ze zm.) w związku z pismem Zarządu Województwa Małopolskiego znak: SR-V.721.2.12.2020 z dn. 2.07.2020r. dotyczącego wydania opinii przez Burmistrza Miasta i Gminy Skała do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska, po zapoznaniu się z projektem ww. Programu na stronie internetowejwww.powietrze.malopolska.pl/konsultacje Burmistrz Miasta i Gminy Skała opiniuje pozytywnie projekt uchwały z uwagami przestawionymi poniżej. Uzasadnienie W dniu 8.07.2020r. do Urzędu Miasta i Gminy Skała wpłynęło pismo Wicemarszałka Województwa Małopolskiego znak: SR-V.721.2.12.2020 z dn. 2.07.2020r. przekazujące do zaopiniowania przez Burmistrza Miasta i Gminy Skała projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska. Zgodnie z art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 poz. 1396 ze zm.) wójt, burmistrz lub prezydent miasta i starosta są obowiązani do wydania opinii w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu uchwały w sprawie programu ochrony powietrza, o którym mowa w ust. 1. Po przeanalizowaniu zapisów ww. uchwały Burmistrz Miasta i Gminy Skała opiniuje pozytywnie projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska z poniżej przedstawionymi uwagami. Uwagi dotyczące zapisów uchwały: 1. Finansowanie kotłów na paliwa stałe ze środków publicznych — od 2021 roku tylko na biomasę, z wyłączeniem kotłów na węgiel. Ponieważ dotychczasowe funkcjonujące przepisy dopuszczają możliwość finansowania wymiany kotłów na paliwa stałe spełniające Ekoprojektu, należy te dopuszczenia utrzymać.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. Środki na dofinansowanie działań inwestycyjnych są ograniczone, dlatego ich wydatkowanie musi odbywać się w najbardziej efektywny sposób. 2. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: *„Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wymianą takich kotłów jest zainteresowana niewielka ilość mieszkańców, głównie z uwagi na brak możliwości przyłączenia do sieci gazowej. Jest to alternatywa dla tych mieszkańców, nie należy zawężać możliwości w tym zakresie tylko do biomasy. Właściciel nieruchomości w takiej sytuacji musi mieć rozwiązanie, a urządzenia takie mają normy emisji na równi z urządzeniami na biomasę. Istnieją uzasadnione obawy, że mieszkańcy, którzy będą musieli wymienić źródło ciepła bez korzystnego wsparcia finansowego nie dokonają wymiany. 2. Zapis dotyczący zobowiązania gminy, powiatu i województwa do zapewnienia, że od 2022r. co najmniej 50%, a od 2025r. 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych należy przesunąć w czasie. Termin 2022 rok dla 50% zużywanej energii nie jest możliwy do osiągnięcia z uwagi na regulacje prawne i możliwości techniczne osiągnięcia tego celu. Realnym terminem na osiągnięcie celu w wysokości 50% jest 2025 rok. Należy brać pod uwagę, że na terenie województwa małopolskiego jest duża ilość obiektów należących do poszczególnych ww. własności, a udział energii z OZE jest stosunkowo niewielki, zatem zapewnienie w tak krótkim czasie 100% udziału energii odnawialnej zużyciu energii przez budynki jest niemożliwe. 3. Realizacja kontroli interwencyjnych palenisk w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, założona ilość kontroli systemowych w gminach w wielu przypadkach nie będzie możliwa do zrealizowania z uwagi na ograniczenia kadrowe w urzędach oraz brak w wielu małych gminach straży gminnej. Należy wziąć pod uwagę również aspekt, który pojawił się obecnie, a zapowiadany jest również w przyszłości, dotyczący czasowego wyłączenia możliwości przeprowadzania kontroli w związku z epidemią, która skutecznie uniemożliwia przeprowadzenie czynności kontrolnych i powoduj wyłączenie okresu do realizowania zadań. Ilość kontroli planowanych w gminach przy ilości mieszkańców np. 10-20 tyś. tj. 2020 rok - 40 budynków, 2021-2022 rok - 100 budynków , 2023 rok - 200 budynków, oprócz kontroli planowanych również założone są kontrole interwencyjne. Określona ww. ilość kontroli planowanych jest wysoka. Biorąc pod uwagę, które nie mają straży miejskiej zadanie jest ciężkim wyzwaniem dla urzędników. 4.Zadanie dotyczące wsparcia mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym poprzez uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania powinno być zadaniem rządowym, regulowanym ustawowo. Udźwigniecie przez samorządy odpowiedzialności za to zadanie jest zbyt dużym obciążeniem budżetu gmin i może okazać się niewykonalne. 5.Zapis, że działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej od 1 stycznia 2Ó23r. nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie	• *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 3. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Liczba kontroli planowych zaproponowana w Programie została oparta na wskaźnikach osiąganych przez gminy deklarowanych w rocznych sprawozdaniach z realizacji POP. W roku 2023 liczba kontroli jest większa z uwagi na brak możliwości eksploatacji kotłów pozaklasowych od 1 stycznia 2023 roku – obowiązek ten musi być egzekwowany przez gminy. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		gminy, oraz od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy wymaga szeregu działań tj. zadowalające mieszkańców dofinansowania do wymiany kotłów, pełna inwentaryzacja gospodarstw domowych, pomoc najuboższym w realizacji inwestycji polegającej na wymianie kotłów, pozyskanie informacji od mieszkańców w zakresie posiadanego źródła ogrzewania i szeregu innych działań. Mając na uwadze przykład i doświadczenie miasta Kraków, gdzie w 2019 roku, powinny być wymienione wszystkie przestarzałe nieekologiczne źródła ogrzewania, a nie zostały wymienione, należy stwierdzić, że będzie to zadanie niemożliwe do wykonania. Ponadto trzeba dodać, że jednostka samorządu terytorialnego nie może odpowiadać za działania w poszczególnych gospodarstwach domowych, lecz sam właściciel powinien być przepisami prawa zobligowany do właściwego działania. Wszystkie działania do zrealizowania przez gminy wymagają dużych nakładów finansowych oraz zasilenia kadrowego ze strony samorządów. Działania na poszczególnych szczeblach wymagają spójności i obiegu posiadanych informacji, choćby informacja o udzielonych dofinansowaniach np. z programu Czyste Powietrze. Brak informacji od jednostki realizującej zadanie, czy od właściciela nieruchomości, który skorzystał z dofinansowania powoduje, że zaniżana, niezgodna z rzeczywistością jest ilość wymienianych kotłów z terenu Gminy, przez co wskaźniki redukcji emisji w sprawozdaniach nie zostają osiągnięte, a konsekwencje tego ponoszą samorządy. Właściciele nieruchomości w żaden sposób nie są zobligowani, żeby komukolwiek przedkładać informacje o wymienionym źródle ciepła w gospodarstwie, chyba, że dany właściciel uzyskał dofinansowanie za pośrednictwem gminy, wówczas gmina wyegzekwuje dane do tworzonej i aktualizowanej bazy ogrzewania budynków. Brak obowiązku powoduje, że baza w żaden sposób nie odzwierciedla stanu faktycznego na terenie gminy.	głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 4. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 5. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			termomodernizacyjna czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. 6. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
258	**Gmina Tarnów**	Działając na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U.. z 2020 r. poz. 1219) w związku z otrzymanym w dniu 17.07.2020 r. pismem z dnia 02.07.2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020 Pana	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Tomasza Urynowicza Wicemarszałka Województwa Małopolskiego o zaopiniowanie Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego **opiniuję negatywnie** Projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego wraz z załącznikami. Uzasadnienie Wicemarszałek Województwa Małopolskiego Pan Tomasz Urynowicz w imieniu Zarządu Województwa Małopolskiego zgodnie z art. 91 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219) przekazał do zaopiniowania Projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Odnosząc się do zadań narzuconych w opiniowanym Programie ochrony powietrza wnoszę: 1.2.1 Działanie 1 pkt 2 Zadania wszystkich instytucji publicznych Wnioskujemy o wydłużenie perspektywy czasowej na zamontowanie odnawialnych źródeł na budynkach użyteczności publicznej. Gmina Tarnów liczy 14 miejscowości, szkół i przedszkoli na terenie gminy jest 16 oraz 24 budynków użyteczności publicznej, tj. domy ludowe, straże pożarne, ośrodki zdrowia, obiekty sportowe. Nie jest realne wykonanie OZE lub zakup energii do roku 2022 co najmniej 50% a od 2025 roku 100% z uwagi na wysokie koszty z tym związane. Gmina Tarnów w ramach swoich możliwości finansowych nie będzie mogła wywiązać się z nałożonego obowiązku. 8.2.1 Działanie 1 pkt. 1, 2 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gminy Proponujemy utworzenie oraz utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze po uzyskaniu wsparcia finansowego ze środków RPO oraz zatrudnieniu Ekodoradcy. 8.2.1 Działanie 1 pkt. 5 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gminy	wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. **Utworzenie punktów obsługi jest jednym z najważniejszych działań Programu, dlatego jego realizacja musi nastąpić jak najwcześniej.** Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Proponujemy 50% budynków do końca 2021 roku oraz 90% budynków do końca 2022 roku. 8.2.1 Działanie 1 pkt. 6c Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gminy Ze względu na duży koszt badania próbki popiołu z paleniska wnioskujemy o wykreślenie podpunktu c. 8.2.1 Działanie 1 pkt. 7 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gminy Postulujemy o zmniejszenie kontroli planowanych w okresie do końca 2022 roku do 150 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., a okresie od 2023 roku 300 budynków. Wnioskujemy, aby wewnętrzną procedurę przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów gmina miała przygotować pół roku po wydaniu przez Urząd Marszałkowski wytycznych do procedury kontroli palenisk. 8.2.1 Działanie 1 pkt. 8 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gminy Wnioskujemy, aby analizę problemu ubóstwa energetycznego gmina miała przygotować rok po wydaniu przez Urząd Marszałkowski wytycznych do opracowania powyższej analizy. 8.2.1 Działanie 1 pkt. 11 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gminy Akceptujemy zapisy zadania 11 pod warunkiem, że ekwiwalent ten będzie uzupełniony tym samym wskaźnikiem procentowym z budżetu Województwa Małopolskiego. 8.2.1 Działanie 1 pkt. 12 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gminy Postulujemy o zwiększenie progów procentowych z 30% na 50% oraz z 10% na 30%.	wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 4. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. 5. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Procedura powinna zostać przygotowana przed rozpoczęciem sezonu grzewczego (2021), ponadto zadaniem gmin będzie przyjęcie procedur wewnętrznych w oparciu o wytyczne Urzędu Marszałkowskiego, co nie wymaga przygotowania procedury od podstaw. 6. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego w gminach został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. 7. Do zadań województwa dodano przeznaczenie co najmniej 0,5% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza i klimatu. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii". Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.
259	**Urząd Gminy Stryszów**	W odpowiedzi na pismo z dnia 02 lipca 2020 r. (data wpływu 07 lipca 2020 r.) znak SR-V.721.2.12.2020 działając na podstawie art. 91. ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 ze zm.), Wójt Gminy Stryszów **opiniuje pozytywnie** zapisy *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego* wraz z następującymi uwagami: 1. *„2. Gmina powiat i województwo zobowiązuje się zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Cel może zostać osiągnięty przez: (…)"* Realizacja tego zdania we wskazanym powyżej terminie może okazać się trudna. Inwestycje w produkcję własnej energii elektrycznej są długotrwałe i bardzo kosztowne. Zakup energii elektrycznej poświadczony gwarancją pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co obciąży budżet gminy. Prosimy o wydłużenie czasu przeznaczonego na realizację ww. zadania. 2. „*Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł ciepła w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej n terenie gminy:* • *Co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku,* • *Co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022. (…)"*	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Warto zaznaczyć skalę trudności pobierania danych od mieszkańców i przedsiębiorców od bazy inwentaryzacji źródeł ogrzewania. Wnioskujemy o uregulowanie kwestii przekazywania danych m.in. eksploatowanych źródeł ciepła w budynkach mieszkalnych i tych w których jest prowadzona działalność gospodarcza, by przekazywanie przedmiotowych danych było obligatoryjne. 3. *„a) Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia.* *b) W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli.* *c) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska."* Problem kontroli interwencyjnych dotyczy w dużej mierze najmniejszych gmin, które nie posiadają straży gminnej. Czas 1 dnia roboczego na kontrole interwencyjną przez wzgląd na ograniczenia kadrowe, jak i inne losowe sytuacje (nieobecność pracowników, inne obowiązki służbowe itp.), wydaje się być zbyt krótkim terminem na zorganizowanie takiej kontroli interwencyjnych do min. 3 dni roboczych. W związku z powyższym, dokonywanie zgłoszeń również powinno zostać wydłużone o co najmniej 2 dni robocze. Pobieranie i zlecenie badania próbek popiołu z paleniska przy 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych może okazać się trudne do osiągnięcia. Co w przypadku zgłoszenia mieszkańca rzekomego spalania odpadów u osoby, u które funkcjonuje jedynie źródło ciepła na paliwo gazowe? Takie zgłoszenia kierowane do tutejszego urzędu miały już miejsce. Powyższy zapis powinien uwzględniać takie sytuacje.. Chociażby poprzez dodanie zapisu *„(…) prowadzonych kontroli interwencyjnych dotyczących eksploatowania wysokoemisyjnych źródeł ciepła na paliwa stałe (…)".* 4. „11. Rekomendowane jest przeznaczenie do 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza (…)". 1% dochodów własnych gminy przeznaczonych rokrocznie na działania związane z ochroną powietrza może blokować budżet gminy na realizację innych działań. Mając na uwadze i tak mocno ograniczony budżet Giny Stryszów, ze względu na aktualnie panującą sytuację epidemiologiczna w kraju, ukierunkowanie budżetu na realizację zadań inwestycyjnych oraz poprawę infrastruktury drogowej,	• *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 1. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 2. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono podczas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		proponujemy zmniejszyć przeznaczenie 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza na 0,5% (tak jak w przypadku powiatów oraz Zarządu Województwa małopolskiego i Sejmiku Województwa Małopolskiego). 5. „1. Prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą na terenie gminy, które eksploatuje instalację paliw stałych." Bez w pełni stworzonej i na bieżąco aktualizowanej bazy inwentaryzacji źródeł ogrzewania nie będzie można rzetelnie określić ilości podmiotów prowadzących działalność gospodarczą i eksploatujących instalację spalania paliw stałych na terenie gminy Stryszów, a tym samym skutecznie przeprowadzić akcji informacyjnych. 6. „*Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze co najmniej 5 kontroli dziennie dla gminy o liczbie mieszkańców do 30 tys. (…)"* Powyższe wymagania co do ilości kontroli prewencyjnych zostały uwzględnione w przypadku ogłoszenia II i III stopnia zagrożenia zanieczyszczeniami powietrza. Wykonanie konkretnej ilości kontroli w dniu, w którym przekroczenie zostanie ogłoszone może być niezwykle trudne do wykonania z punktu widzenia gmin nie posiadających straży gminnych. Komunikaty odnośnie przekroczeń zazwyczaj przychodzą w ciągu dnia. Może się zdarzyć, że w momencie pojawienia się komunikatu o zanieczyszczeniu powietrza, osoby odpowiedzialne za kontrolę palenisk nie będą w stanie od razu zareagować i w danym dniu pojechać w teren w celu realizacji 5 kontroli. Proponujemy wykreślić zapis dotyczący dziennej ilości kontroli do wykonania w dni, w które przekroczenie występuje lub zmniejszyć ilość tych kontroli. W przypadku wystąpienia ww. zapisu w POP bez zmian, wnioskujemy o przygotowanie mechanizmów prawnych i finansowych umożliwiających powołanie straży międzygminnych. Zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie powyższych zmian w nowym POP i liczymy na dobrą współpracę w ramach wdrażania jego zapisów z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego.	5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.". Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych". 3. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 4. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu pełnej inwentaryzacji gminy mogą informować wszystkich mieszkańców o wymaganiach uchwały antysmogowej. 5. Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.*
260	**Osoba prywatna**	Jeśli ograniczenia w użytkowaniu pojazdów niepelniajacych we norm ma dotyczyć tez.miezzkancow stref moja opinia jest negatywna	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym
261	**Osoba prywatna**	Nie popieram ustawy ograniczającej ruch starszych pojazdów w centrum Mlasta	**UWZGLĘDNIONA** Uwaga została uwzględniona.
262	**Osoba prywatna**	póki komunikacja publiczna jest tak koszmarna, odciecie ludzi od innych srodkow transportu oznacza ewakuacje korporacji do miast ktore nie robia problemow	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
263	**Przedsiębiorca**	Ograniczenia wjazdu do miasta dla pojazdów nie spełniających norm EURO4/EURO5 jest w mojej opinii niekorzystne z punktu widzenia społeczeństwa oraz przedsiębiorców. Wiązałoby to się z ogromnymi nakładami finansowymi i niedogodnościami w związku z wymianą pojazdów. Dużo lepsze efekty w zakresie poprawy jakości powietrza można uzyskać w kooperacji z sąsiednimi gminami w celu ograniczenia niskiej emisji pochodzącej z palenisk na paliwa stałe. Należy się skupić na rozwiązaniach nie powodujących kolejnych uciążliwości dla mieszkańców oraz przedsiębiorców, zwłaszcza w trudnym okresie pandemii.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
264	**Osoba prywatna**	Jak bylo widac podczas kwarantanny gdzie ruch samochodowy zostal zmniejszony niemal do 0, brak samochodów w mieście nie spowodował polepszenia sie jakości powietrza, więc cel jakim jest poprawa jakości powietrza jest nieosiągalny poprzez zastosowanie ograniczeń wjazdu samochodów do miasta, te ograniczenia uderzą jedynie w mniej zamożne społeczeństwo które nie może sobie pozwolić na zakup kilkuletniego samochodu gdyż byłby to dla niego zbyt duży wydatek	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[52]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z

[52] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
265	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się z proponowanym zmianami zawartymi w tym projekcie, są absurdalne	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
266	**Osoba prywatna**	Program ma założenia słuszne, ale jest nie do przyjęcia w aktualnej formie. Dyskryminuje on mieszkańców, którzy chcą użytkować starsze pojazdy ze względów finansowych lub sentymentalnych. Wprowadzenie tego programu w obecnej formie jest tak absurdalne jak wprowadzenie uchwały która zakazuje bycia biednym. Czy naprawdę z tym chcecie być kojarzeni i znienawidzeni przez mieszkańców?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w Krakowie[53], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
267	**Osoba prywatna**	Berlin i inne niemieckie miasta od samochodów benzynowych wymagają normy euro1. To oznacza, że do centrum miasta może wjechać każde sprawne auto benzynowe po 1993 r. Jeżeli bogate społeczeństwo, które stać na nowsze samochody, uznało taką normę za wystarczającą, to znaczy, że... jest ona wystarczająca. Jestem mieszkańcem Krakowa, po mieście jeżdżę wyłącznie komunikacją miejską, a samochodem w trasy. Jednakże, muszę mieć możliwość dojazdu własnym autem do własnego domu. Jeżeli te regulacje wejdą, w najbliższym roku dużą część środków przeznaczę nie na wspieranie lokalnego biznesu (restauracje, kina itd.), a na zakup nowszego auta. Myślę, że nie będę jedynym krakowianinem zmuszonym do tego. Moja opinia jest negatywna. Normy powinny być takie jak w Niemczech - euro1 dla samochodów benzynowych i euro4 dla diesli.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany

[53] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
268	**Osoba prywatna**	Zakaz wjazdu na podstawie ich wieku to niedopuszczalna praktyka. Ponadto badania pokazują, ze samochody z silnikiem diesla nie są większym zagrożeniem niż samochody z silnikiem benzynowym. Należy mieć na uwadze także fakt, że samochody mają niewielki wpływ na ogólną jakość powietrza w mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[54] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
269	**Osoba prywatna**	Uważam, że należy zachować możliwość używania drewna do celów grzewczych. Ubóstwo energetyczne w naszym rejonie jest widoczne. Nie każdego stać na ogrzewanie gazem lub pompą ciepła. W UE drewno zalicza się do OZE	**UWZGLĘDNIONO** Program nie wprowadza zakazu palenia drewnem w kotłach i piecach w województwie małopolskim (poza Krakowem). Jedyne ograniczenia w zakresie urządzeń zasilanych drewnem proponowane są jako brak finansowania ze środków publicznych od roku 2023 urządzeń grzewczych o emisji pyłów powyżej 20 mg/m^3 oraz w przypadku ogłoszenia alarmu smogowego (150 $\mu g/m^3$ stężenia pyłu PM10) zakaz wykorzystania

[54] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kominków i ogrzewaczy miejscowych, jeśli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania.
270	**Osoba prywatna**	W mojej ocenie zakaz wjazdu samochodów niespełniających norm wymienionych w programie to skrajnie nieodpowiedzialne działania pod kątem ekologii. Co się stanie z takimi samochodami? Ludzie będą chcieli sprzedać samochody, których nie mogą używać. Skoro nie będzie można nimi jeździć do miasta to nikt nie będzie chciał takich samochodów kupić. Sporo samochodów trafi na złom bądź będą zajmować miejsca parkingowe w oczekiwaniu na kupców. Taka sytuacja sprawi, że środowisko na tym ucierpi ponieważ po "paru" latach samochód nie będzie zdatny do użytku i zanieczyści środowisko jako "odpad". Nie wszystkie części oraz płyny da się odzyskać z takich samochodów oraz to nie jest opłacalne. W mojej ocenie lepszą drogą jest stworzenie programu który pozwoli na poruszanie się kilkuletnimi samochodami ale "wymusi" spełnienie wyższych norm. Zakładam, że zamontowanie mocniejszych filtrów poprawi sytuację. Proszę rozważyć utworzenie programu dopłat do takich ulepszeń w samochodach. Jeżeli zamontowanie lepszych filtrów nie jest możliwe (np z przyczyn technicznych) to proszę jednak wziąć pod uwagę nasze środowisko i zmodyfikować program tak aby w minimalnym stopniu generował "odpady". Inne spostrzeżenia: 1. Niestety "zakazywanie samochodów" wpłynie bardzo negatywnie na ilość generowanych odpadów i zanieczyszczenie środowiska. 2. Rozumiem, że na "zachodzie" takie akcje zadziałały i zmobilizowały obywateli to zakupu nowego auta bądź rezygnacji na rzecz zbiorkomu. Niestety w Krakowie zbiorkom kuleje - według mojej oceny brakuje u nas metra i wielu połączeń. Ponadto społeczeństwo Polskie jest biedniejsze niż nacje zachodnie co powoduje, że zmiana samochodu na noszy jest jeszcze bardziej niemożliwa do realizacji przez wiele rodzin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		3. Nawiązując do pkt 2 - wiele rodzin z dziecmi oraz ubożsi mieszkańcy Krakowa zostaną wykluczeni z życia jakie wiedli do tej pory. np: Lepsza szkoła dla dziecka ale trochę dalej? Niestety rodziców nie stać na nowych samochód, dziecko pójdzie do bliższej gorszej mimo lepszych wyników w nauce bo rodzice do tej pory zawozili je samochodem a przejazd komunikacją miejską jest nieopłacalny czasowo. Dojazd do szpitala, rodziny poza Krakowem, aktywny wypoczynek poza Krakowem itp będzie jeszcze bardziej nakreślał przepaść klas społecznych - ci biedniejsi będą siedzieć w mieście i poruszać się "lokalnie" a bogatsi będą sobie jeździć samochodami... Czasu mamy wszyscy tyle samo ale jeżeli jedni muszą zużyć go więcej przez to że nie stać ich na nowy samochód co kilka lat jest absurdem.	być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zadaniem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Jednym z zanieczyszczeń, których normy są przekraczane na terenie województwa małopolskiego jest dwutlenek azotu. Norma średnioroczna tej substancji przekraczana jest w Krakowie (strefa Aglomeracja Krakowska), czego przyczyną jest ruch pojazdów. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zarząd Województwa zobowiązany jest dla stref, w których odnotowuje się przekroczenia norm jakości powietrza, przygotować program ochrony powietrza. Dla obszaru Aglomeracji Krakowskiej wprowadzono działanie związane z wprowadzeniem strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO. Zadanie to ma na celu ograniczyć emisję z głównego źródła przekroczeń norm dwutlenku azotu, jakim jest ruch pojazdów. Dla proponowanej strefy czystego transportu określono wymagania emisyjne, które pozwolą dotrzymać wymagane stężenie NO_2. Wymagania te obowiązywać mają na określonym obszarze, gdzie zgodnie z ww. ustawą należy doprowadzić do poprawy jakości powietrza. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
271	**Osoba prywatna**	Proponuję zastanowić się nad sensem swojego jestestwa w jakichkolwiek organizacjach publicznych. Każdy sąd / trybunał rozstrzygnie dysputę na ten temat na korzyść kierowcy, nie macie żadnego prawa zakazywać wjazdu pojazdom uprawionym do poruszania się po drogach RP. Zróbcie sobie państwo-	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		miasto i wtedy możecie uchwalać więcej takich bzdur. Weźcie rozpęd i wbiegnijcie prosto w ścianę, bo głos rozsądku już dawno przestał do Was docierać.	**przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. **Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza.** Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
272	**Osoba prywatna**	Uważam, że zamiast walki z samochodami powinno się walczyć z nieekologicznymi źródłami ciepła (np. Węgiel, czy palone śmieci), gdyż głównie one powodują smog w zimie. Wystarczająco blokuje się auta dając wysokie abonamenty parkingowe. Oprócz tego ucierpi krakowska gospodarka, bo ludzie ze starszymi autami zaczna jezdzic do galerii handlowych gdzies poza Krakowem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.

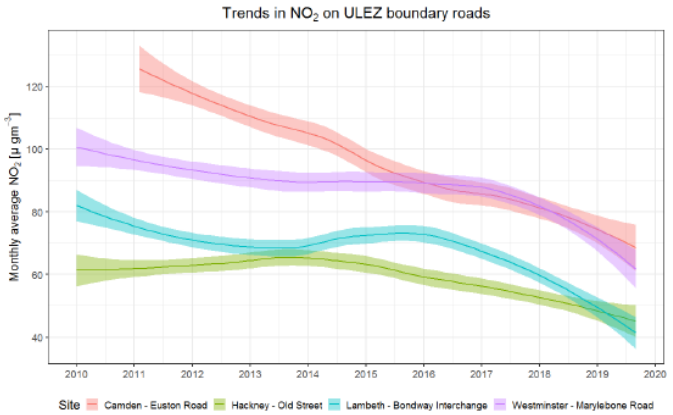
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
273	**Osoba prywatna**	Czy wyście oszaleli?	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
274	**Osoba prywatna**	Mając na względzie dochody Polskich obywateli tak restrykcyjne obostrzenia są oderwane od rzeczywistości. Mniej zamożni nie wjada do miasta a ich samochody stracą na wartości. Jedynymi zadowolonymi będą najzamożniejsi którym znikną korki, a wartość samochodu jest bez znaczenia.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.
275	**Osoba prywatna**	Samochody osobowe homologowane według norm starszych niż EURO 5-6 mogą zwykle zostać przystosowane do spełniania norm EURO 5-6. Często modernizacja ogranicza się do montażu katalizatora i niewielkich przeróbek układu wydechowego. W trosce o środowisko, także w myśl zasady #nowaste, należy podejmować działania, które ograniczają produkcję przemysłową i pozwalają na wykorzystanie już istniejących rozwiązań i przedmiotów, także samochodów. Stąd należy zmierzać o zmiany perspektywy ekologicznej z krótkiej (~5-10 lat) na długofalową, która pozwoli na zmniejszenie szkodliwej produkcji przemysłowej, a dzięki temu zmniejszenie wytwarzanych zanieczyszczeń oraz poprawi gospodarkę odpadami. Chętnie rozwinę temat w oparciu o źródła naukowe. W razie potrzeby, proszę o kontakt	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
276	**Osoba prywatna**	Odnosząc się do proponowanych w przedstawionej dokumentacji działań, wskazuję, że przyjęte przez zarząd województwa działania odnośnie ograniczenia możliwości spalania paliw stałych oceniam pozytywnie. Również działania w zakresie rozbudowy sieci transportowej są w tym zakresie uzasadnione. Zważywszy jednak na proponowane ograniczenia w zakresie dostępności transportowej na terenie miasta Krakowa, wskazuję, że działania dążące do wyłączenia pewnych stref dla ruchu pojazdów uważam za nieuzasadnione. Również postulat zwiększenia płynności ruchu w ścisłym centrum miasta nie jest w Krakowie właściwie realizowany, a podjęte działania uważam za uleganie presji środowisk aktywistów miejskich. W tym zakresie działania te są krótkowzroczne i spowodują dalsze wyludnianie się i tak już pozbawionego mieszkańcow centrum. W szczególności chodzi tutaj o brak budowy parkingów park and ride, parkingów kubatórowych oraz ograniczanie miejsc postojowych dla pojazdów. Całkowite wyłączenie ruchu samochodowego w tym zakresie uważam jako zupełną mrzonkę, która nie jest możliwa do spełniania, dodatkowo utrudniając życie mieszkańcom oraz przedsiębiorcom. Rozwój komunikacji miejskiej opartej na szybkiej kolei aglomeracyjnej oraz szybkiemu tramwajowi oceniam pozytywnie, nie idą jednak za tym niezbędne kroki, jak np. budowa parkingów park and ride, które umożliwiłyby osobom dojeżdżającym do pracy w Krakowie skorzystanie z transportu publicznego. Również szybko rosnąca cena biletów jest czynnikiem, który powoduje opór mieszkańców oraz osób dojeżdżających przed korzystaniem z komunikacji miejskiej. W tym miejscu wskazuję, że działania mające zmusić osoby do podporządkowania się nakazom i zakazom władz samorządowych wywołują w tych osobach niepotrzebne negatywne emocje. Należałoby przede wszystkim prowadzić akcje edukacyjne, wyraźnie ukazujące mieszkańcom oraz przyjezdnym zalety korzystania z przedstawionych przez samorządy rozwiązań. Pozytywnie oceniam działania w zakresie dofinansowania wymiany źródeł ciepła oraz termomodernizacji budynków. Z pewnością pozwoli to na szybsze wdrożenie zakładanych norm jakości powietrza, a przy tym nie narazi mieszkańców na ponoszenie ogromnych kosztów z tym związanych. Brak jest jednak zarówno w przypadku miasta Krakowa, jak i całego województwa rozsądnych działań planistycznych odnoszących się do zagospodarowania przestrzennego. Takie zaniedbania skutkują później choćby niewydajnym transportem publicznym, z którego nie będą chcieli korzystać mieszkańcy. Widać to także na przykładzie modernizacji miejscowości, w których organicza się zieleń na rzecz chodników oraz placy. Być może kolejnym działaniem które z tego powodu będzie musiało podjąć województwo, a w konsekwencji wszyscy jego mieszkańcy, którzy przecież z własnych podatków te działania finansują, będzie konieczność przebudowy miast, tak aby produkowane w nich zanieczyszczenia oraz coraz częściej ekstremalne temperatury zniwelować.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami.
277	**Osoba prywatna**	Koszty związane z zakazem poruszania się pojazdów z silnikiem diesla przewyższa budżet miasta. Zakaz nie poprawi jakości powietrza w Krakowie. Podczas obostrzeń związanych z korona wirusem przez 2 tygodnie w Krakowie był zmniejszony ruch wszystkich pojazdów a zanieczyszczenie powietrza NIE ZMALAŁO a nawet się zwiększyło.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[55], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie

[55] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[56]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[56] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
278	**Osoba prywatna**	Popieram program ochrony powietrza.	**UWZGLĘDNIONO** Brak odniesienia.
279	**Osoba prywatna**	Świetny pomysł na zabicie Krakowa. Nikt już tam nie pojedzie i pieniędzy nie zostawi. Jeśli chcieliście to osiągnąć to brawo wymarzmy Kraków z mapy Polski. Zrozumcie że prawo powinno być dostosowane do najbiedniejszego obywatela a nie najbogatszego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[57], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
280	**Przedsiębiorca**	Nie zgadzam się na proponowane zapisy ograniczające poruszanie się po Krakowie samochodów niespełniających norm euro4 (benzynowe) oraz euro5/6 (diesel)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.**

[57] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).
281	**Przedsiębiorca**	Na prawdę fantastyczny pomysł z tym ograniczeniem ruchu i normami spalin które są wyłącznie w dowodach rejestracyjnych. Czy ktoś z was w ogóle wpadł na pomysł sprawdzenia jaki procent pojazdów obecnie zarejestrowanych w Krakowie spełnia wasze wymagania? W takim kształcie jest to nie do przyjęcia	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
282	**Osoba prywatna**	Uważam, że czas najwyższy na wprowadzenie tego typu rozwiązań. Na szczególne poparcie zasługuje zamiar wprowadzenia ograniczenia ruchu pojazdów nie spełniających określonych (wysokich) norm emisji spalin. Chociaż to rozwiązanie dotknie także moje gospodarstwo domowe i wymusi wymianę jednego z używanych przez nas (od nowości) pojazdów, to w pełni akceptuję pomysł. Warto jednak wprowadzić regulacje szczegółowe na temat zasad poruszania się pojazdów zabytkowych, które nie spełniają opisanych w projekcie norm emisji.	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
283	**Osoba prywatna**	Jakość powietrza w Krakowie jest w bardzo małym stopniu zależna od samochodów. Zakaz wjazdu starszych samochodów spowoduje wykluczenie gorzej zarabiających.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
284	**Osoba prywatna**	Negatywnie postrzegam dalsze utrudnianie korzystania z infrastruktury przez moje miasto uzytkownikom pojazdów mechanicznych a w konsekwencji utrudnianie codziennej egzystenncji. W mojej ocenie nie może być tak ze miasto ideologicznie i w sposób opresyjny poprzez mnożenie nakazów i zakazów wymusza na swoich mieszkancach wymyśloną przez siebie i jedynie słuszną wizje	**NIE UWZGLĘDNIONO** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		transportu. Proszę pamiętać, że kierowcy to też obywatele i nie należy ich szykanować. A jedynie słuszną i narzuconą centralnie wizję transportu zbiorkomowego już raz przerabialismy w historii.	**przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
285	**Osoba prywatna**	1. Nie wszystkich mieszkańców będzie stać na zmianę pojazdów, które są używane w celu np. dojazdów do pracy poza obreby krakowa. 2. Pojazdy zabytkowe i kolekcjonerskie nie mają możliwości spełnienia wymagań norm euro, co za tym idzie nie będzie pozwolenia na ich obecność w mieście? 3. Samochody na LPG spełniają nawet wyższe normy (jak ktoś ma LPG to podstawowym paliwem jest właśnie gaz). W takim przypadku oceniane powinny być spaliny LPG a nie benz 4. W innych państwach samochód wyprodukowany przez wprowadzeniem norm euro 4 może być dopuszczony do ruchu jeśli spełnia tą normę ze względu na emisję a nie na rok produkcji. Czy w krakowie tez będzie taka możliwość? 5. Motocykle powinny być wyłączone z wymagania 6. Pomimo pandemii i znikomego ruchu w krakowie (W okresie wiosna-lato) nie była zauważalna poprawa jakości powietrza. Jaki jest cel wprowadzania restrykcji, które nie wpłyną jedynie negatywnie na mobilność mieszkańców? 7. Jakie śa przewidziane możliwości dla mieszkańców z okolic krakowa pracujących w krakowie? (ilość miejsc park and ride jest śmieszna)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. **1. 5. i 7.** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transport. W Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. **2.**W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. **3.** Nawiązując do ww. punktu, **istnieje możliwość objęcia pojazdów zasilanych LPG lub CNG wyłączeniem**, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). **6.** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[58]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w

[58] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
286	**Przedsiębiorca**	Wprowadzenie tak kuriozalnego zakazu, mam tu na myśli wprowadzenie zakazu poruszania się w Krakowie pojazdami o określonych normach euro mija się zupełnie z sensem dbania o czyste powietrze w Krakowie to nie samochody są głównym powodem zanieczyszczenia powietrza. Ponadto wprowadzenie takich zakazów powoduje Powiedz straty finansowe dla przedsiębiorców prowadzących swoje interesy w Krakowie i gminach ościennych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie**. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń **nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx.** Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń. Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
287	**Osoba prywatna**	Obostrzenia są zbyt surowe, zwłaszcza dla relatywnie nowoczesnych samochodów z silnikiem diesla, spełnienie normy Euro 4 wg mnie jest wystarczające. Dobrym pomysłem jest też dopuszczanie do ruchu na podstawie rzeczywistych pomiarów emisji. Poza tym pomiary jakości powietrza na początku pandemii koronawirusa, gdy ruch samochodowy praktycznie ustał, pokazują że transport samochodowy ma relatywnie mały wpływ na jakość powietrza w Krakowie w porównaniu do niskiej emisji z pieców.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
288	**Osoba prywatna**	Pomysł ograniczenia ruchu pojazdów które nie spełniają normy Euro 4 jest szkodliwa dla społeczeństwa małopolski. Jak pokazują badania to nie ruch samochodowy odpowiada za większość zanieczyszczenia powietrza na terenie małopolski. Czas epidemii Covid-19 pokazał że mimo praktycznie zerowego ruchu drogowego to powietrze wcale nie było czystsze. Dużo bardziej odpowiednim działaniem jest zwiększenie ilości zieleni.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
289	**Osoba prywatna**	Ograniczenie emisji z transportu. Wykluczenie biedniejszej części mieszkańców Krakowa z możliwości poruszania się autem jest nieakceptowalne. Dodatkowo wiele starszych aut spełnia normy spalin wyższe niż wynika z klasyfikacji Euro. Dopóki nie będzie naklejek, które można zdobyć na stacji diagnostycznej będzie to bardzo niesprawiedliwy przepis. Należałoby raczej zacząć od transportu profesjonalnego: autobusów, busów prywatnych przewoźników oraz taksówek. Sprawić by przesiadka do komunikacji zbiorowej / taxi faktycznie oznaczała ekologiczną alternatywę. Tymczasem stan busów woła o pomstę do nieba. Kraków posiada aż 224 autobusy starsze niż 10 lat... Tymczasem ustawa przewiduję delegalizację pojazdów z silnikiem diesla poniżej euro5... Kolejna sprawa to pojazdy zabytkowe, których w Krakowie jest bardzo dużo. Pojazdy historyczne nieodłącznie kojarzą się z naszym miastem, przyciągają turystów, Kraków pojawia się na mapie wielu rajdów historycznych, a ta ustawa wyklucza możliwość posiadania oraz poruszania się takim autem po terenie Krakowa. Pojazdy historyczne używane są sporadycznie, nawet jeśli niespełniają rygorystycznych norm ich wpływ na środowisko jest więc niewielki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Stąd opinia negatywna. O środowisko oraz czyste powietrze trzeba dbać, ale z głową. Jeśli chcemy zachęcić do korzystania z komunikacji, a jednocześnie podwyższane są ceny za przejazdy to brak tu logiki.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Urząd Miasta Krakowa, znający w pełni specyfikę ruchu w mieście oraz szczegółowe informacje na temat floty pojazdów, wskaże w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
290	**Osoba prywatna**	Wyrażam swój kategoryczny sprzeciw tej ustawie.Nie mogę sobie pozwolić w obecnej sytuacji materialnej na kupno samochodu spełniającego założenia ustawy. Żądam zatem wymiany moich pojazdów na taki, które spełnia w.w. ustawa. Transport publiczny mnie nie satysfakcjonuje i naraża mnie obecnie na utratę zdrowia.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
291	**Nauka**	Poprawianie stanu środowiska powinno mieć charakter pozytywny, a nie opresyjny. Wszelkie ograniczenia uniemożliwiające korzystanie bez ograniczeń z własności nabytej w sposób legalny są krzywdzące dla obywateli i powodują wzrost kosztów społecznych. Wnioskuję odrzucenie uchwały w całości.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Celem programów ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Ponadto naturalną konsekwencją poprawy jakości powietrza jest ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń na zdrowie mieszkańców. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń wymaga wdrożenia zmian technologicznych, co wiąże się nieodłącznie z koniecznością poniesienia kosztów. Program wskauzje jednak szereg możliwości finansowania działań. Warto także podkreślić, że poprawa stanu powietrza pozwoli uniknąć kosztów, które obecnie ponoszone są w związku z zachorowaniami powiązanymi z jakością powietrza, absencją mieszkańców w pracy, wpływem na turystykę czy stan budynków. Szacuje się, iż oszczędności te sięgają 1,61 mld zł rocznie.
292	**Osoba prywatna**	Wspomniane w uchwale ograniczenia są zbyt daleko idące i uniemożliwiają korzystnie z dość jeszcze nowych samochodów z napędem typu disel, co stanowi duże obciążenie dla gospodarstw domowych, które nie mogą pozwolić sobie na zmianę samochodu co 5-7 lat	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
293	**Osoba prywatna**	Jako rodowity mieszkaniec Krakowa, wyrażam stanowczy sprzeciw planowanym ograniczeniom! To jest absurd aby zakazać w IV obwodnicy (czyli praktycznie całym mieście) poruszania się samochodem z silnikiem diesla tylko dlatego że jest starszy niż 6 lat.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ja rozumiem że włodarze miasta dostają co 2 lata nowiuteńkie samochody z salonu, którymi jeżdżą za darmo, jednak praktycznie większości mieszkańców nie stać na kupowanie nowego auta co parę lat. Chyba że miasto planuje każdemu mieszkańcowi wymienić jego stary samochód na taki sam jakim porusza się np. prezydent miasta? Największy absurd tego pomysłu pokazują ostatnie wydarzenia z Marca - gdzie ze względu na ograniczenia w poruszaniu się z powodu pandemii - ruch samochodowy na ulicach był praktycznie zerowy a stan powietrza w wiele dni wcale nie był rewelacyjny. To chyba najlepiej pokazuje że to nie samochody są największym problemem jeśli chodzi o jakość powietrza.	Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[59], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych

[59]Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[60]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

[60] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
294	**Osoba prywatna**	Moje uwagi odnoszą się głównie do ograniczeni poruszania się pojazdów. Uchwała mająca wprowadzić zakaz poruszania się samochodami, które nie spełniają normy (diesle - Euro 6) jest dyskryminująca ekonomicznie, ponieważ samochody, które spełniają tą normę są produkowane od 2015 roku więc czasami są poza zasięgiem biedniejszych osób. Natomiast osoby zamożne, posiadające auta spełniające wyśrubowane normy Euro będą na uprzywilejowanej pozycji. Drogi są budowane ze środków pochodzących z podatków wszystkich mieszkańców danego miasta a nie przez najbogatszych. Wprowadzając proponowane zapisy, sprawia Państwo, że biedniejsi mieszkańcy miasta będą dotować drogi bogatym mieszkańcom, których stać na nowe samochody. Alternatywna do własnego samochodu komunikacja zbiorowa również nie zachęca do korzystania z niej na co dzień. Przykładowo dojazd z Nowej Huty na osiedle Ruczaj zajmuje tramwajem ponad godzinę. W tych samych warunkach, dojazd samochodem 30-40 minut. Tabor jest bardzo często stary (tramwaje na linii 52) a liczba kursów (np: autobusy w stronę osiedla Kościelniki) stanowczo zbyt mała. Dodatkowo nie wszędzie można dojechać komunikacją miejską, lub jest to w niektórych przypadkach nie możliwe (małe dzieci, osoby starsze, chore, dojazd nocą). Ostatnia sytuacja związana z COVID-19 i ograniczeniem liczby miejsc w środkach komunikacji zbiorowej oraz zachęcanie do wybierania własnych samochodów, pokazuje, że proponowane obostrzenia w podobnej sytuacji w przyszłości, skażą wielu ludzi na brak możliwości poruszania się po mieście. Dodatkowo jak pokazuje sytuacja, największy smog w Krakowie i całej Polsce jest w okresie od października do marca co przeczy hipotezie, że to samochody najbardziej zanieczyszczają powietrze. Najwięcej zanieczyszczeń pochodzi ze spalania wątpliwej jakości paliw, śmieci, wykorzystywanie pieców o niskiej jakości. Widać o dokładnie podczas mroźnych dni głównie w mniejszych miastach i wsiach gdzie ludzie ogrzewają swoje domy właśnie paliwami stałymi w kiepskich piecach. Jeśli tyczy się już zanieczyszczenia generowanego przez samochody, to najbardziej trują stare ciężarówki, autobusy, samochody dostawcze, busy i samochody z	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		usuniętymi systemami elementami zmniejszającymi zanieczyszczenie, czyli filtry DPF/FAP, zawory EGR, katalizatory. Zakazywanie wjazdu samochodom, spełniającym normy Euro 4 ze sprawnymi systemami zmniejszającymi zanieczyszczenia jest jak wylewanie dziecka z kąpielą. Wydaje się, że lepszym rozwiązaniem będą: - kontrole zanieczyszczeń konkretnych aut - zwiększenie uwagi na samochody z wycinanymi DPF-ami na przeglądach - pozytywne zachęcanie do komunikacji zbiorowej przez zwiększanie liczby kursów, budowanie nowych połączeń, zmianę taboru na nowszy - wyłączenia z ruchu aut wybitnie zanieczyszczających środowisko	połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[61], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).

[61] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[62] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia*

[62] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie[63]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym

[63] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
295	**Osoba prywatna**	Mój apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieram utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		"kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieram zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieram wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieram wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apeluję o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieram zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę	skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		„kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apeluję o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszelkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
296	**Osoba prywatna**	W jaki sposób zamierzacie zmusić właścicieli nieruchomości znajdujących się w strefach do zmiany pojazdów na nowsze . Co z osobami niepełnosprawnymi	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		posiadającymi starsze pojazdy. Jak mają się odbywać dostawy towarów do sklepu w centrum	oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
297	**Osoba prywatna**	Uważam że proponowane wprowadzenie strefy czystego transportu i ograniczenie mozliwości wjazdu dla samochodów na podstawie normy EURO jest skandaliczy i kompletnie pozbawiony merytorycznego sensu. Pragnę uświadomić pomysłodawców że średni wiek pojazdów w naszym kraju to 14lat, który to ponadto w znacznym stopniu zaniżają auta firmowe i flotowe. Nawet Niemcy zarabiający statystycznie wielokrotnie więcej niż Polacy jeżdżą samochodami które mają średnio 8 lat a postulowana tu norma Euro 6 obowiązuje dopiero od lat pięciu. Wprowadzenie takiej strefy spowodowałoby że kilkadziesiąt (kilkaset?) tysięcy mieszkańców Krakowa zostałoby pozbawionych możliwości korzystania ze swoich samochodów. Ich odsprzedaż byłaby znacznie utrudniona co spowodowałoby ogromne straty finansowe i zapaść cen na lokalnym rynku samochodów używanych. Również zakup nowego samochodu jest dla statystycznego Polaka bardzo dużym wydatkiem, znacznie większym niż np. zakup nowego pieca który to jest dodatkowo dofinansowywany z budżetu, a i tak nie wszyscy zdecydowali się na wymianę. W przypadku samochodów byłaby to katastrofa. Takie zmiany należy wprowadzać stopniowo, z minimum kilkuletnim okresem przejściowym pozwalającym mieszkańcom na dostosowanie się do nowych zasad. Tak radykalne zmiany jak w ww. artykule to kompletny nonsens. Zaczynać należy nie od zakazów, ale od zachęcania mieszkańców do bardziej ekologicznych środków transportu, poprawy komunikacji miejskiej oraz budowy parkingów park and ride oraz dokończenia III i iV obwodnicy pozwalającej na zmiejszenie tranzytu przez miasto.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[64] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie.

[64] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[65], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
298	**Przedsiębiorca**	W dobie korona wirusa i realnego zagrożenia podaczs przebywania w transporcie publicznym, jest absolutnie skandaliczne by zabraniać wjazdu do Krakowa (wewnątrz II, a docelowo IV obwodnicy) samochodom, w tym ciężarowym i dostawczym, starszym niż 2015 (data pierwszych aut z Euro6). Jak również głupotą jest wprowadzanie stref Tempo-30. Kraków nie posiada bezkolizyjnych obwodnic, (np. nie zbudowano bezkolizyjnego skrzyżowania Saska-Nowochucka) i kolejne szykany dla ruchu samochodowego spowodują tylko większe korki w mieście oraz większe zużycie paliwa. Efektem szykan dla kierowców samochodów jest wyludnianie się centrum miasta i ucieczka mieszkańców na peryferie. Bez mieszkańców, również biznes w centrum Krakowa nie przetrwa zbyt długo.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny

[65] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[66] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej

[66] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
299	**Osoba prywatna**	Pomysł tak rygorystycznych zakazów poruszania się w mieście dla aut osobowych jest zwięźle mówiąc nietrafiony. Czy Państwo zdają sobie sprawę jaki jest koszt auta z normą Euro 6, a jaka jest średnia krajowa? Czy do Państwa nie dotarło że większa część społeczeństwa żyje od miesiąca do miesiąca i wymiana auta jest zbędnym luksusem? Proszę najpierw zagwarantować pełną komunikację miejską, bez nieustających napraw i ograniczania linii, w komfortowych warunkach (mam na myśli stare tabory "akwaria"), a później wprowadzać daleko idące zakazy. Najpierw proszę zagwarantować dobrą (!) alternatywę dla mieszkańców, a dopiero później egzekwować takie prawa. Żeby też nie być gołosłownym, a dać Państwu przykład, to może w końcu lepiej wykorzystać do tego Stacje Kontroli Pojazdów które mogą certyfikować silnik, bo i tak badają przecież emisję spalin? Skoro podczas badania są zachowane normy, to w czym jest problem?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Uważam że kategoryzacja aut na podstawie wieku jest typowym szufladkowaniem. Nikt nie chciałby uważać że każdy 45 latek, to emeryt, prawda?	2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[67], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu

[67] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
300	**Osoba prywatna**	Jestem kompletnie przeciwny wprowadzeniu tak restrykcyjnych ograniczeń, zwłaszcza jeśli chodzi o samochody prywatne. Z dodatkowym podkreśleniem mieszkańców ewentualnej strefy. Ograniczenie zwłaszcza jeśli chodzi o samochody z silnikiem diesla spełniające normę Euro 6 to solidne wykluczenie ogromnej części społeczeństwa, której zwyczajnie nie stać na tak nowe pojazdy. W sytuacji gdzie dodatkowo podwyższa się ceny biletów komunikacji miejskiej to już w ogóle podchodzi pod szykanowanie ludzi gorzej sytuowanych. Nie mówiąc o tym, że brak wyjątków nawet okazjonalnych to bardzo krótkowzroczne myślenie. Zakaz wpuszczania pojazdów zabytkowych czy chociaż okazjonalnie pojazdów specjalistycznych do wykonania pewnych prac(chociażby remont latarni czy jakichkolwiek chwilowych prac na wysokościach) spowoduje ogromne problemy lub po prostu sprawi, że przepisy będą stanowić prawo, którego nikt nie będzie przestrzegać. No i w każdej takiej uchwale przykład powinien iść z góry, więc w żadnym wypadku nie może być mowy o specjalnych wjazdówkach dla urzędników UMK czy radnych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[68] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla

[68] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
301	**Osoba prywatna**	Wdrożenie strefy czystego transportu opartej o normy emisji EURO dla Miasta Krakowa w wersji docelowej do 31 grudnia 2025 roku, jest dla większości mieszkańców niewykonalne z przyczyn finansowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[69], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu

[69] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
302	**Osoba prywatna**	Uważam ten program za brednie, gdyż to nie samochody są problemem z powietrzem w Krakowie, a stare piece i tym najpierw powinno się zająć	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
303	**Osoba prywatna**	Pięknie pisze się o "sprawiedliwości" tylko dla kogo ta sprawiedliwość. Ile ludzi będzie musiało wymienić samochody? Gdzie się te wszystkie auta podzieją? To jest ekologiczne? Zwiększenie prawie dwukrotnie ilości samochodów na rynku? Bo przecież auta które nie spełniają norm zamieszczonych w ustawie nie rozpłyną się w powietrzu. Druga sprawa - kto poniesie tego koszty? Oczywiście ludzie. MPK już dawno zmieniło swoje autobusy, ale zwykły obywatel nie dostanie dotacji z unii. Sam musi wyłożyć na nowy samochód. To jakiś absurd! Szczególnie że dopiero weszła podwyżka kart MPK i strefy płatnego parkowania dla mieszkańców. Chcecie żeby się ludzie wynieśli z Krakowa? Bo sam już się nad tym zastanawiam . Powoli moje miasto rodzinne robi się nie do życia niestety. Chcecie walczyć ze smogiem? Przestańcie betonować Kraków! Zacznijcie kupować działki i dbać o to żeby były tam parki, a nie znów ludziom do kieszeni sięgać!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[70], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.

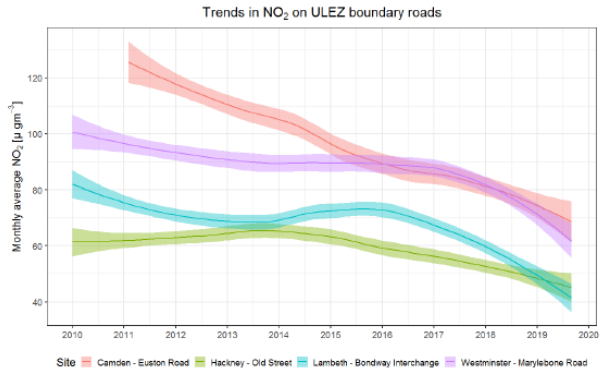
[70] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
304	**Oświęcimski Alarm Smogowy**	Apel o skuteczny Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski 1. Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. W gminach Powiatu oświęcimskiego obserwujemy coraz częstsze zjawiska dymiących kominów w okresie letnim. W gospodarstwach domowych tych „kopciuchów" używa się do grzania wody użytkowej, niejednokrotnie spalając w nich płyty wiórowe MDF (stare meble) lub inne szkodliwe odpady. Takim oto sposobem domostwa te emitują trujący dym przez okrągły rok. W dalszym ciągu można znaleźć ogłoszenie w Internecie „sprzedam kocioł". To właśnie najczęściej kupowane kotły nie spełniające żadnych norm ekologicznych, przez osoby które posiadają instalację gazową ale pomimo to dodatkowo instalują kocioł do podgrzewania wody użytkowej. Pora letnia w wioskach całego województwa małopolskiego niestety także nie jest wolna od zanieczyszczonego powietrza. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan 2. W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie 3. Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę	ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. -Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszelkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		„kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
305	**Nauka**	Wprowadzanie rygorów ostrzejszych niż np. w Niemczech nie ma większego sensu. Jest bariera zamożności zaś Niemcy są i tak jednym z najbardziej proekologicznie nastawionych krajów. Albo tego roadzaju rygory będą fikcją albo zostaną odebrane jako opresja. Po mieście poruszam się komunikacją publiczną lub rowerem zaś auto służy mi tylko do komunikacji poza miastem - co ważne: nie ma dla samochodu ŻADNEJ rozsądnej alternatywy. Wprowadzanie organiczeń związanych z posiadaniem prywatnych pojazdów jest nieracjonalne bez zasadniczej poprawy komunikacji publicznej zarówno w głównych miastach Małopolski jak i między głównymi ośrodkami (o cenie tej komunikacji nie wspominając). Komunikacja publiczna w Krakowie - głównej aglomeracji miejskiej - funkcjonuje bardzo źle. Dobrze skomunikowane jest centrum miasta i ewentualnie kierunki popularne turystycznie (Wieliczka, Oświęcim), natomiast komunikacja między sypialniami-peryferiami oraz centrum-miejscem pracy i aktywności jest fatalna w godzinach szczytu. Ten sam problem dotyczy komunikacji na linii Kraków-miasto - obszar	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		otaczający (do 30 km). Bez poprawy dostępności do publicznej komunikacji na tym obszarze ograniczenia w prywatnej komunikacji są chybione.	dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[71], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich

[71] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
306	**Przedsiębiorca**	Zdecydowanie odradzam takie regulacje. Już wprowadzanie większej ilości ścieżek rowerowych prowadzi do rzadszego korzystania z własnego samochodu, bez względu na jakość spalin.. Nie można dać potem wszystkim dotacji na lepszy/nowszy samochód, bo jie każdego posiadacza starszych modeli od razu stać na zmiany.. to wszystko wygeneruje ogromne koszty dla lokalnych biznesów, dostaw do restauracji w centrum miasta..	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[72], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

[72] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
307	**Osoba prywatna**	Popieram zakaz wjazdu pojazdów z silnikami diesla niespełniającymi normy Euro 6 do centrum Krakowa.	**UWZGLĘDNIONO**
308	**Osoba prywatna**	Niepokój budzą proponowane zapisy ograniczające poruszanie się pojazdów w Krakowie. Nie ma uzasadnienia dla wprowadzania tak rażących restrykcji, dotychczasowe działania poprawiły znacząco jakość powietrza w Krakowie, a polityka parkingowa miasta i rozwoju dróg rowerowych wspiera transformacje transportu w mieście w sposób zrównoważony i stopniowy, nie oparty na przymusie i zakazach. Zgodnie z informacjami medialnymi i badaniami, największy problem emisji w mieście stanowią stare pojazdy z silnikami diesla, - te, których stan techniczny jest zły. Jeden taki pojazd emituje więcej niebezpiecznych substancji niż 100 sprawnych. W przypadku Krakowa i centrum miasta problemem są przede wszystkim tzw. "busy" prywatnych przewoźników. To przede wszystkim wobec nich powinno prowadzić się działania zmierzające do wykluczenia ich z dróg. W drugiej kolejności powinno się eliminować z dróg pojazdy niesprawne, kontrolować wyposażenie pojazdów (czy mają filtry cząstek stałych - jeżeli były one zamontowane oryginalnie) - intensyfikacji tego typu działań znacząco poprawi jakość powietrza, nie uprzykrzając życia ogromnej części mieszkańców. W obecnej sytuacji ekonomicznej i polskiej rzeczywistości większości mieszkańców nie stać na zakup nowego pojazdu. Ponadto rynek używanych pojazdów niskoemisyjnych jest bardzo ubogi a w przypadku pojazdów elektrycznych, stan techniczny używanego pojazdu jest zazwyczaj wątpliwy. Ponadto Kraków powinien być miastem wspierającym ekologię - a nie liderem w niszczeniu świata - tym samym stawianie na promocje pojazdów elektrycznych, budowanych w oparciu o obecne technologie (szczególnie baterii) jest błędem cywilizacyjnym. Zarówno Szwedzkie, jak i niemieckie badania pokazują, że długofalowo ślad węglowy obecnej generacji pojazdów elektrycznych jest w najlepszym przypadku identyczny a często znacznie większy niż najnowszych pojazdów spalinowych. Ponadto jako posiadacz u użytkownik benzynowego pojazdu klasycznego, nie zgadam się, by ktokolwiek zabraniał mi korzystania z mojego ekologicznego pojazdu. Ekologicznego - ponieważ swoim cyklem życia przeżył już kilka średnich cyklów życia innych,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nowszych pojazdów pojazdów. Dodajmy, że jest to pojazd benzynowy, doposażony w katalizator - śpiewająco przechodzący badania techniczne, także pod kątem czystości spalin. Uważam za jawnie niesprawiedliwe, uznaniowe traktowanie pojazdów pod kątem emisyjności - oparte jedynie o normy Euro - czyli de facto wiek pojazdu.	Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[73] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

[73] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
309	**Osoba prywatna**	Powinno sie przeprowadzać badanie techniczne smochodu gdyz wiele aut a norma Euro 3 spełnia wyzsze wymagania. Kolejną sprawą jest to, że skoro mamy dobrą jakość powietrza to po co szykanowac obywateli Krakowa i odbierac im ich dorobek.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[74] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
310	**Osoba prywatna**	Działania ograniczające prawo wjazdu do miasta lub poszczególnych jego stref nie biora pod uwage stanu zamoznosci społeczeństwa, ktorego w przeważajacej wiekszosci nie stac na kupno nowych/nowoczesnych samochodów i są kolejnym wyrazem preferowania obywateli najzamozniejszych kosztem wszystkich innych. I będą prowadzic do dalszego eliminowania z centrum Krakowa jego mieszkańców, zmuszanych do wyprowadzki - co wedle zasad urbanistyki prowadzi do degradacji najwartościowych dzielnic pozbawianych naturalnych gospodarzy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

[74] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[75], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[75] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
311	**Osoba prywatna**	W warunkach kryzysu trudno oczekiwać że wszystkich stać na nowe auto. Komunikacja miejska przepełniona stwarza zagrożenie epidemiologiczne. Ponadto nie ma dowodu na to że akurat te samochody są najbardziej szkodliwe. Uważam ze uchwała jest skierowana przeciwko mniej zamożnym obywatelom miasta Krakowa i dlatego nie powinna być procedowana.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[76], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji.

[76] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[77] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[77] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
312	**Osoba prywatna**	Jestem osoba niepełnosprawna nie wyobrażam sobie brak możliwości wjechania moim samochodem do centrum Krakowa, dojazd komunikacja miejska nie jest możliwy a nie stać mnie na zakup samochodu elektrycznego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
313	**Inne**	Kiedy wy się zorientujecie, że jesteśmy jeszcze zbyt biednym społeczeństwem by takie cuda wymyślać. Tym bardziej teraz w dobie kryzsu gdy wielu z nas straciło pracę lub ma mniejsze dochody. Wielu osobom tak jak mi auto jest konieczne by móc dojechac i wrócić z pracy (czasem kończę w nocy),ale też by mieć możliwość powrotu w każdym momencie z racji tej że mam budzi chorego ojca (po wylewie,niedowład,cukrzyca,bezdech) który czasem tak źle się czuje że np muszę w trakcie pracy do niego zajrzeć a wiec dojechać i wrócić do pracy. Dużo jeździmy po lekarzach a jak wiadomo transport medyczny przepisują tylko w szczególnych przypadkach i jest też on drogi więc wożę tatę do lekarza sam. Z racji chorób i i przy tym nadwagi (130kg) dotarcie do lekarza nawet wózkiem i mpk jest katorgą i dla niego i dla osoby jadącej nim. Kolejna sprawą jest to, iż do zakupu auto zostałem w sporej mierze zmuszony przez miasto. Pracowałem blisko miejsca zamieszkania (4 przystanki) więc chodziłem na nogach. Wprowadziliscie strefę płatnego parkowanie i firma w której pracuję zaczęła mieć kłopoty, bo klienci zaczęli narzekać że muszą jeszcze płacić za parking a zwłaszcza że niektórzy bywają u nas po towar lub z nim, nawet kilka razy dziennie.W zwiazku z tym firma wyniosła sie na peryferie Krakowa. Wtedy też chcąc dojechac do osady na czas, mając maskę dzieci które trzeba dowieźć do szkoły i stamtąd zajechać do pracy nie ma południe to musiałem kupić auto.8 lat temu jeszcze doszedl do tego chory tata. Nikt mi nie wmówi też że szybciej dojadę mpk bo jest to bzdura.W zeszłym roku mając auto w warsztacie testowalem to i mpk jadę do pracy sredio 1.5godz podczas gdy samochodem gdy nie ma korka 15 minut a jeśli jakowys jest to w najgorszym przypadku 40min. Co sumarycznie mi dawalo w ciągu dnia 3 godziny czasu więcej na pracę, rodzinę bądź sen. Kolejna rzeczą którą nagle wspomnieć jest uczepienie się usilnie aut i wiązanie ich ze smogiem. Oczywiacie minimalny wplyw na to mają ale naprawde minimalny. Udowodniły to doskonale dni lockdownu gdy po ulicach miasta i sasiednich miejscowości nie jeździło prawie nic a smog w Krakowie był duzy przez wiele dni. Rozumiecie? Samochody nie jeździły a smog był. To jest najlepszym dowodem na to, że ewidentnym powodem smogu jest usilnie kilka lat temu wdrożone i kontynuowane przez was zabudowywaniem Krakowa. Każdy wolny skwer, trawnik, każda wolna przestrzeń jest zaraz zabudowana czy to biurowcami, czy nowym osiedlem. Zabudowywujecie każdą wolną przestrzeń, skutecznie zastawiając naturalne korytarze przewietrzania miasta. Krakow jest w niecce więc przez to wszystko z okolicznych gmin leci do nas a przez zabudowanie w/w korytarzy przewietrzania nie wylatuje od z miasta tylko się kisi. Tak więc jestem, absolutnie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przeciwny wprowadzeniu takich ograniczeń na samochody bo nie stać przeciwetnego mieszkańca na nowy pojazdy, te pojazdy są nam potrzebne do życia a do tego byłaby to hipokryzja cały czas kontynuując zabudowę Krakowa bo owy zakaz nic nie da. Mówię Abslolutnie nie, jako mieszkaniec i podatnik nie zgadzam się. To samo robicie ze strefa płatnego parkowania. Twierdzicie że opłaty trzeba podnieść bo miejsc parkingowych mało w ciągle dajecie zgody na nowy osiedla, biurowce i inne budowle, dzięki czemu sami zwiększancie zapotrzebowanie na miejsca parkingowe i sami tym zwiększacie obłożenie miejsc parkingowych Mówię stanowcze Nie!! Dość tego braku logiki i hipokryzji.	Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w Krakowie[78], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[79]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem

[78] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[79] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
314	**Osoba prywatna**	Pojazd posiadający aktualnie badania techniczne i tym samym dopuszczony do ruchu drogowego na terenie Polski, nie może być ograniczony miejscowymi przepisami niższego rzędu. Bezprawie w najczystszej postaci.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[80] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów

[80] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
315	**Osoba prywatna**	Pandemia pokazała ze ograniczony ruch nje wpłynął nadmiernie na poziom smogu. Proszę zająć sie paleniskami a nie pojazdami.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[81]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza

[81] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			– Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
316	**Przedsiębiorca**	Strefa czystego transportu powinna obejmować również wszystkie prywatne busy oraz autobusy wjeżdżające do miasta. Celem strefy czystego transportu powinno być również wybudowanie parkingów Park and Ride na granicy strefy czystego transportu na minimum 100 tysięcy samochodów. Uważam, że jest to absolutne minimum przy zapotrzebowaniach miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
317	**Osoba prywatna**	Chcecie tym projektem zakorkować już całkiem miasto? Motocykle/motorowery czy skutery są świetnym środkiem transportu (tanie w utrzymani, tanie części i mało spalają benzyny) Na rzecz walki że smogiem? Zabierzcie się lepiej za diesle a nie za silniki rzędu maax 1200 pojemności	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[82] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
318	**Osoba prywatna**	Zabije to przemysł motoryzacyjny i pasjonatów jak i motocyklistów. Mało kogo będzie stać na tak nowoczesne pojazdy. Można ograniczyć wjazd do centrum. Jak w Berlinie ale nie w ten sposób	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

[82] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[83] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[83] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
319	**Przedsiębiorca**	Pojazd wyprodukowany przed powstaniem normy Euro 5 może ją spełniać, jednak ze względu na rok produkcji ma on przyporządkowaną normę Euro 4, podobnie pojazd posiadający normę Euro 5 może mieć usterki, które uniemożliwiają mu spełnienie normy, ale nie jest to obecnie testowane w trakcie przeglądu pojazdu. Przepisy powinny być oparte na rzeczywistej emisji spalin pojazdów, a nie jedynie roku produkcji, bo jest to krzywdzące dla właścicieli pojazdów w dobrym stanie technicznym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[84], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu

[84] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
320	**Osoba prywatna**	program dla urzedow ktore kupuja auta za pieniądze z podatkow a nie dla mieszkańców	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
321	**Osoba prywatna**	Idea zezwolenia na ruch w obrębie miasta Kraków tylko dla samochodów z silnikami diesla i benzynowych (spełniających co najmniej odpowiednio normy EURO 6 i 4) jest krzywdząca dla posiadaczy silników diesla z certyfikatem EURO 5, które nie posiadają znacząco odbiegających wartości od silników benzynowych z normą EURO 4. EURO 6 dla silników diesla zostało wprowadzone dopiero w 2014 i duża część mieszkańców miasta w 2025 nadal będzie się takimi samochodami poruszać. Mam nadzieję że Państwa propozycja nie wejdzie w życie, a przynajmniej nie w obecnej formie, która jest zbyt restrykcyjna dla wybiórczych typów samochodów. Źródła: https://en.wikipedia.org/wiki/European_emission_standards#Emission_standards_for_passenger_cars https://www.transport-publiczny.pl/mobile/krakow-zbadal-smog-z-aut-trujace-prywatne-autobusy-63441.html	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[85] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
322	**Osoba prywatna**	Uchwała o ochronie powietrza to szansa dla gmin ościennych Krakowa (takich jak Zabierzów, gdzie mieszkam), aby mieszkanie w nich nie wiązało się z wdychaniem trujących wyziewów z kominów sąsiadów. Zdaję sobie sprawę, że to kosztuje (wszystko kosztuje...), ale czasem potrzeba trochę odwagi, aby jasno powiedzieć, że to jest najważniejszy problem do rozwiązania i żadne orliki czy inne atrakcje nie poprawią jakości życia tak, jak możliwość odetchnięcia czystym powietrzem po południu / wieczorem.	**UWZGLĘDNIONO** Program ochrony powietrza wskazuje działania dla gmin województwa, i stara się motywować gminy do intensywniejszych działań poprzez systemu wsparcia finansowego, pomoc doradczą, a także rozwiązania edukacyjne. Zaangażowanie gmin jest kluczowe w realizacji Programu, dlatego też wyznaczone zostały zarówno obowiązki, jak i wskazane możliwości ich finansowania, z uwzględnieniem środków RPO na lata

[85] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2021-2027. **Poprawa jakości powietrza stanowi jedno z najważniejszych wyzwań oraz kluczowych celów strategii działań Województwa Małopolskiego.**
323	**Osoba prywatna**	Projekt prowadzi do wzmocnienia lobby koncernów samochodowych, nie ma nic wspólnego z ochroną środowiska / czystego powietrza.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
324	**Osoba prywatna**	Nie ma zgody na zakaz wjazdu dla mieszkańców ich własnymi pojazdami do miejsca zamieszkania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

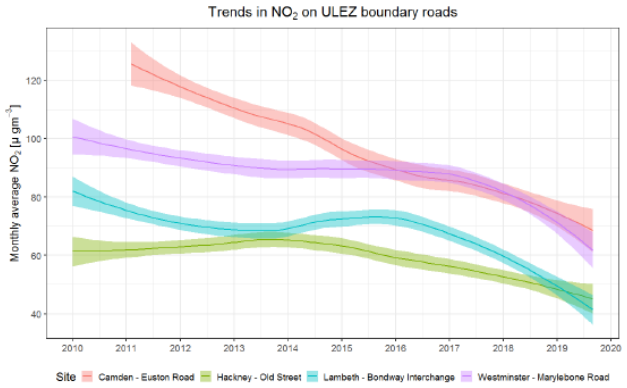
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
325	**Osoba prywatna**	W jaki sposób będą traktowane samochody starsze zasilane LPG, nie stać mnie na nowy samochód, jestem przeciwny , gdzie są jakieś opracowania naukowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
326	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie zakazu poruszania się autem z silnikiem diesla starszym niż 5 lat dla samochodów osobowych jest stanowczo zbyt rygorystyczne i przedwczesne! Skąd osoby fizyczne mają wziąć środki finansowe na wymianę 5 letniego sprawnego samochodu? Czy przewidziano dotacje dla osób fizycznych na zakup nowego pojazdu spełniającego wyższą normę emisji spalin wzorem rozwiązań z Niemiec? Czy analizowano koszty utylizacji samochodów, ktore dopiero 5 lat temu opuściły fabrykę? Zamiast zakazów proszę wprowadzić najpierw zachęty finansowe motywujące mieszkańców Krakowa do wymiany swoich aut na bardziej ekologiczne. Proszę wziąć pod uwagę i przygotować odpowiednie mechanizmy finansowe promujące wymianę samochodów na ekologiczne, tak jak było w przypadku zastąpienia palenisk węglowych w Krakowie, czyli dotacje do 100% zwrotu kosztów wymiany i długie okresy przejściowe	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[86], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
327	**Osoba prywatna**	Całe opracowanie w zakresie motoryzacji jest oparte na teorii, że wprowadzenie ograniczeń ruchu jest panaceum na wszystko. Dodatkowo wskazuje się, że wprowadzenie ograniczenia ruchu dla pojazdów z normami poniżej Euro 5 i Euro 6 jest środkiem na całe zło. Nakazuje się mieszkańcom wymianę pojazdów na nowsze, droższe. W trakcie tej analizy nie uwzględniono tzw. śladu węglowego związanego z produkcją i eksploatacją pojazdu. Skupiono się tylko na jednym aspekcie. Brak jest rzetelnej informacji o faktycznych przyczynach emisji Co2 i NOx. W zakresie ruchu pojazdów kołowych wystarczy upłynnić ruch, zastosować tzw. zielona falę i emisja spalin zdecydowanie się zmniejszy. Dla informacji ruszający pojazd osobowy ma chwilowe spalanie na poziomie 30-50 litrów paliwa, a jadący ze stała prędkością na poziomie 4-7 litrów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[87], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej

[86] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[87] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w Krakowie[88], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
328	**Osoba prywatna**	Co w takim razie mają zrobić mieszkańcy, których nie stać na zakup nowego samochodu a poruszają się pojazdem przykładowo rocznik 1993?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

[88] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[89], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
329	**Przedsiębiorca**	Jako przedsiębiorca nie rozumiem całkowicie postępowania władz miasta .Ograniczenie ruchu spowoduje ucieczkę sklepów, firm handlowych poza obszary administracyjne krakowa.Już dziiaj obserwować można przenoszenie się firm jak np leroy merlin do wieliczki.Wieliczka się cieszy z kasy z podatków a kraków ma guzik. Ta tendencja zapewne będzie się nasilać i ciekaw jestem czy miasto kraków z "czystym powietrzem" będzie w stanie utrzymać się z turystów zagranicznych bo polacy będą mieli w nosie takie miasto. Ciekawi mnie jak długo będziecie podnosić ceny parkingów i innych opłat. Ja sam będę omijał kraków szerokim łukiem tam gdzie mogę zaparkować bez problemu i jeździć czym chce .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

[89] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, przedsiębiorcy z obszaru strefy itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
330	**Osoba prywatna**	Proponowane wymagane normy emisji są nierealne i wprowadzane z całkowitym pominięciem potrzeb mieszkańców miasta i realnych możliwości. Brak jest również okresów przejściowych a proponowane przepisy blokują prawa mieszkańców miasta do korzystania z dopuszczonych do ruchu pojazdów będących własnością mieszkańców miasta. Próba przeprowadzenia konsultacji w okresie wakacyjnym wskazuję na chęć usunięcia prawa mieszkańców do udziału w konsultacjach społecznych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
331	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie proponowanych norm dla samochodów w Krakowie wiąże się z tym, że praktycznie 99% mieszkańców nie będzie stać na posiadanie nowoczesnych samochodów. Będą mogli poruzać się wyłącznie pieszo lub rowerem. Wykluczy to ich z możliwości prowadzenia firm, dojazdu do pracy, dojazdu do lekarza itp. Miasto stanie się terenem wyłącznie dla bogatych i dla urzędników! Spowoduje to ucieczkę	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		większości pracodawców i pracowników a w konsekwencji wyludnienie miasta i jego ekonomiczny upadek!!!! Gratulacje chorych pomysłów!!!	Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w Krakowie[90], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
332	**Osoba prywatna**	Nie stać mieszkańców na wymianę samochodów by spełniać normy dla diesli.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach

[90] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[91], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
333	**Inne**	Mam jeszcze uwagę. Dlaczego informacja o konsultacjach nie jest ogłaszana jak wybory na prezydenta miasta? Ludzie o tym nawet nie wiedzą a ilość głosów jest zbyt mala w stosunku do ilosci mieszkańców. Daje to ogromne możliwości sterowania miastem bo zaglosuja tylko ci ktorzy o tym wiedzą i maja zagłosować. Druga uwaga to konieczna jest weryfikacja coroczna aut na skp bo to, że w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** Informacja o konsultacjach społecznych została ogłoszona zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach*

[91] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dowodzie rejestracyjnym jest wpisana norma emisji czy to wyzsza czy nizsza to wcale nie oznacza, że dany pojazd ją spełnia.	*oddziaływania na środowisko*. Informacja została przekazana wszystkim gminom w województwie z prośbą o rozpowszechnieniu jej wśród mieszkańców, w Biuletynie Informacji Publicznej, w dniu 6 lipca 2020 r. w prasie (Gazeta Krakowska), na stronie internetowej www.powietrze.malopolska.pl oraz www.malopolska.pl Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
334	**Osoba prywatna**	Jestem właścicielem pojazdu zabytkowego i powyższe propozycje są zbyt restrykcyjne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
335	**Osoba prywatna**	Nie wyobrażam sobie aby ten projekt wszedł w życie. Kompletny zakaz wjazdu do miast dla pojazdów nie spełniających danych norm... Nawet nikt się nie pofatygował aby sprawdzić czy dany pojazd faktycznie je spełnia. Jedyne co zostało sprawdzone to dane podawane przez producenta dla danego rocznika modelowego. Jest to jawne bezprawie. A w dodatku ponownie podniesiono ceny biletów nie pozostawiając ludziom alternatywy, już nie wspomnę o ciągłych remontach linii tramwajowych. Nie przewidziano nawet wyjątku dla samochodów zabytkowych, więc jak rozumiem projekt przewiduje zamknięcie muzeum inżynierii miejskiej i wyrzucenie bądź sprzedanie poza miasto eksponatów zarejestrowanych, czy może przeniesienie muzeum do innego miasta? Na pewno wiele osób pisało o niedawno przeprowadzonych badaniach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		WLTC/WLTP na 38 letnim Mercedesie W123 240D który okazał się bez większego problemu spełniać normy Euro 3 pod względem emisji tlenków azotu (emisja na poziomie 805 mg/km NOx) , a spoglądając na emisję węglowodorów (tylko 71 mg/km) widzimy pełną zgodność z normą Euro 6. Zatem wprowadzając ten projekt będą się Państwo musieli liczyć z licznymi pozwami do sądu o braku kontroli ewentualnego spełniania norm przez pojazdy obywateli lub bezpodstawne wystawianie mandatów dla osób które same przeprowadziły analizę spalin potwierdzając spełnianie danych norm w pojazdach w których nie były one jeszcze wymagane a co za tym idzie producent nie wpisał ich w dokumentację techniczno-ruchową.	Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
336	**Osoba prywatna**	w czasie eskalacji pandemii ruch w Krakowie zmalał o ~40-50%, zanieczyszczenie spadło minimalnie. No ale fakty jeszcze nigdy nie przeszkodziły ustawodawcom	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[92]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które

[92] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
337	**Osoba prywatna**	Zmniejsozny ruch samochodowy z powodu COVID, pokazał, że problem nie leży w dieslach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[93]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego

[93] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
338	**Osoba prywatna**	Program ogranicza wolnosc mieszkanca Krakowa. Nie wplywajac w zadnym stopniu na zmiane czystosci powietrza. Dodatkowo brak obwodnicy i wiecznie zamkniete ulice.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			67-75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[94] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem

[94] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
339	**Stowarzyszenie Pszczelarskie "Pszczeli Rój"**	Autor tego programu powinien być izolowany od ludzi. Dożywotnio! Jak można celowo dzielić społeczeństwo na kasty i stany. Jak można defaworyzować i dyskryminować komunikacyjnie? Na was po takim numerze już kompletnie nikt nie zagłosuje.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Ponadto działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie , podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
340	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie ustawy nie zmniejszy faktycznego zanieczyszczenia środowiska, podniesie wyłącznie koszty posiadania samochodu, utylizacji. Wzrośnie za to produkcja i zaniczyszczenia środowiska wywołane zwiększoną produkcją. Sumarycznie uważam że ta ustawa jest szkodliwa dla środowiska, jak i obywateli.	**NIE UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. Wprowadzenie działań na[rawczych w tym obszarze Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
341	**Osoba prywatna**	Czy urzędników już całkiem boli głowa, że wymyślają takie durne ustawy? Wprowadzili zakaz palenia w piecach paliw stałych który nie przyniósł rezultatu to teraz niby samochody są czynnikiem który tworzy smog? Nie jestem na garnuszku państwa i nie stać mnie na nowy samochód (a nawet gdyby to wolę jeździć normalnym autem a nie niby ekologicznym pierdzikółkiem z silniczkiem 1.0). Auta firmowego też nie mam do prywatnej dyspozycji jak duża część urzędników. Jeżeli chcecie wprowadzać jakiekolwiek zmiany to zacznijcie od siebie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[95], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
342	**Osoba prywatna**	Nie ma jednoznacznego potwierdzenia ilości smogu z ruchem samochodowym w Krakowie (patrz obostrzenia pandemiczne a smog nie zmalał). Poza tym nie jesteśmy jeszcze aż tak zamożnym społeczeństwem (mimo prób rządzących 😬😬😬), żeby stać nas było na wyłącznie nowe , lub elektryczne pojazdy. Największym problemem jest niska emisja ale z okolicznych miejscowości i tu bym upatrywał kolejnych działań proekologicznych (dofinansowania nawet z miasta dla gmin sąsiednich do wymiany pieców itp.) A w samym Krakowie rozszerzać wymóg norm spalin, ale po komunikacji miejskiej na prywatnych przedsiębiorców, którzy oferują takie usługi na terenie miasta	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[96]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem

[95] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[96] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[97], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

[97] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
343	**Osoba prywatna**	Krakowian nie będzie stać do 2025 na zmianę samochodów spełniających rygorystyczne normy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[98], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
344	**Osoba prywatna**	Po raz kolejny ja. Może na przykładzie zrozumiecie. Taka sytuacja: masz 70 lat, a więc jeszcze nie jest tak źle, ale masz już swoje ograniczenia i dolegliwości (nie mówię o ludziach chorych, bo to jest inna bajka), masz własne auto, ale takie za powiedzmy 10 tysięcy zlotych z 2008 roku, bo na takie cie stać (weźmy diesla common rail z normą EURO4), prowadzisz dom, masz chorą żonę, robisz zakupy, odwiedzasz rodzinę, lekarzy. Jak masz się poruszać po mieście przez rok kalendarzowy? Komunikacją z koronawirusem lub taką, że z przystanku i na musisz dojść, nierzadko paręset metrów? Z torbami, chorą żoną, w zimie, w deszczu? Na rowerze w zimie i w deszczu (o ile przeciętny polski 70-latek da radę)? To jest przegięcie pały, chcecie ludzi uwięzić we własnych domach i garażach, ubezwłasnowolnieni wręcz. W imię czego? Wydumanej walki ze smogiem, w którym udział samochodów jest znikomy? Nie ma na to naszej zgody. Nigdy. W zadnej formie! Tu nie jest Londyn! Dajcie nam żyć we własnym mieście! I	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

[98] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		tak nas szturchacie z prawa i z lewą co chwila jakimś kretyńskim wymysłem, ale to już przekracza wszelkie granice: rozsądku, przyzwoitości i skur*****stwa.	wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[99], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[99] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
345	**Przedsiębiorca**	Pomysł wyssany z palca. Nie mający nic wspólnego z ochroną środowiska i pomocy polskiej rodzinie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza, co zgodnie z ustawą *Prawo ochrony środowiska* jest obowiązkiem władz publicznych, w tym przypadku Zarządu Województwa.
346	**Gminy i Miasta Nowe Brzesko**	Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Brzesko informuje, iż po zapoznaniu się z Projektem uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie: przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowa, miasto Tarnów, strefa małopolska, wynosi następujące uwagi i wnioski do projektu POP z którymi NIE ZGADZA się, a między innymi: Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy: Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie. Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy (co najmniej 70% budynków do końca 2021 r. oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022r.); Wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym:	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania wskazane do realizacji w Programie są niezbędne do osiągnięcia w województwie małopolskim poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Opracowanie Programu wynika z kolei z art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*. Zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. W Programie wprowadzono następujące zmiany względem wskazanych w uwadze obowiązków: - Wydłużono czas na przeprowadzenie analizy skali ubóstwa energetycznego do 30 czerwca 2022 roku, doprecyzowano zapisy związane z analizą skali ubóstwa energetycznego (str. 44, Załącznik nr

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie. Wskazanie grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem oraz zidentyfikowanie potrzeb w zakresie termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują. Utworzenie i uruchomienie w oparciu o ww. analizę formy wsparcia mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym. Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania oraz realizacji programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. Przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza; Kontrole interwencyjne w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia z informacją zwrotną dla zgłaszającego, w ciągu 3 dni reakcja na zgłoszenie z ekointerwencji oraz z 10% interwencji pobrane próby i zlecone badania. Brak finansowania z funduszy publicznych kotłów: na węgiel od 2021r. oraz na biomasę o emisji >20mg/m^3 od 2022; Gminy zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50% a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. **Równocześnie nadmieniam, iż zostały pominięte obowiązki następujących instytucji/ organów:** Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w zakresie realizacji kontroli spalania w nieruchomościach na których prowadzona jest działalność gospodarcza, Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w zakresie kontroli realizowanych inwestycji i kontroli posesji w trakcie ich użytkowania, Wojewódzki i Powiatowy sztab zarządzania kryzysowego, pracujących w systemie 24-godzinnym, Powiatowa Inspekcja Handlowa, która przeprowadza kontrolę składów sprzedających paliwa stale, Cech Kominiarzy Polskich, w zakresie przekazywania informacji o podejrzeniu spalania nie dopuszczalnych odpadów i zwiększonej emisji, przy okazji kontroli przewodów kominowych, dostarczycieli paliw gazowych w zakresie stworzenia warunków podłączenia nieruchomości; Zwracam również uwagę, iż brak jest uwzględnienia możliwości poszczególnych gmin i realiów polskiej wsi, oraz jej mieszkańców.	1 do Uchwały) oraz wskazano rekomendację uruchomienia programów wsparcia najuboższych mieszkańców. - W terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. - Przesunięto termin wprowadzenia ograniczeń w finansowaniu urządzeń na węgiel na rok 2022 oraz na biomasę o emisji >20mg/m^3 na rok 2023. - Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został zmieniony z roku 2022 na 2023. Jednocześnie ponownie należy podkreślić, iż brak jest podstaw prawnych do nałożenia obowiązków na wskazane jednostki, gdyż ich działania regulowane jest przez przepisy prawne wyższego rzędu. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano jednak do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Do obowiązków powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego dodano ponadto współpracę z samorządem gminnym w zakresie tworzenia inwentaryzacji źródeł ogrzewania. Zadania Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska regulowane są przez ustawę *o Inspekcji Ochrony Środowiska,* ponadto sprawuje on również nadzór nad realizacją Programu ochrony powietrza, dlatego też jego zadania w Programie określono jako rekomendowane. Nie ma możliwości regulowania w Programie (akcie prawa niższego rzędu) obowiązków WIOŚ, który następnie sam musiałby nadzorować wykonanie tych obowiązków.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Reasumując Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Brzesko po zapoznaniu się Projektem uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie: przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowa, miasto Tarnów, strefa małopolska , przedstawił powyżej uwagi oraz wyciąga następujące wnioski, a mianowicie koszty wdrożenia zaleceń projektu uchwały antysmogowej są bardzo wysokie i generują potrzebę zatrudnienie większej ilości pracowników wydziału ochrony środowiska. Funkcjonowanie systemu, monitoringu w zakresie ochrony środowiska zrzucane są na pracę i budżety gmin, które w chwili obecnej są już wystarczająco obciążone i niedofinansowane. Wydatki na zadania przedstawione w w/w programie będą ponoszone kosztem niezbędnych inwestycji dla: szkół, kanalizacji, wodociągów, dróg, terenów rekreacyjno-sportowych, zajęć dodatkowych dla uczniów, bezpieczeństwa publicznego. W związku z powyższym Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Brzesko negatywnie opiniuje Projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie: przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowa, miasto Tarnów, strefa małopolska.	Zadania Powiatowych i Wojewódzkich Centrów Zarządzania Kryzysowego zostały określone w Programie w ramach Planu działań krótkoterminowych. W odniesieniu do obowiązków pozostałych jednostek wskazanych w uwadze – brak jest podstaw prawnych do nakładania na nie obowiązków w Programie, w szczególności w zakresie przekazywania przez nie informacji.
347	**Osoba prywatna**	Witam, niestety moja opinia na temat możliwych zmian jest negatywna. Odnosi się ona w szczególności do utworzenia stref czystego transportu w Krakowie. Według mnie mocno ona ograniczy możliwość poruszania się po mieście a w szczególności w obrębie 3 obwodnicy. Jestem za wprowadzaniem takich rozwiązań ale nie wg norm emisji spalin (Euro 4 , Euro 6) tylko np tak jak w niektórych państwach UE poprzez kontrole rzeczywistej jakości spalin i wydawane przez pryzmat emisji naklejek na szyby umożliwiające wjazd do stref. Jako pierwsza strefę utworzoną proponował bym ścisłe centrum czyli miejsce gdzie transport zbiorowy jest dobrze zorganizowany co np w przypadku niektórych miejsc w Nowej Hucie albo Azorów jest nie możliwe do osiagniecia. Dodatkowo dochodzi kwestia tranzytu przez miasto który w przypadku powstania stref będzie nie możliwy ze względu na brak zamknięcia obwodnicy miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Ponadto zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
348	**Osoba prywatna**	Proponowane rozwiązanie nie jest zgodne z konstytucją, ponieważ dyskryminuje właścicieli z silnikami diesla. Jeśli różnicować to od normy EURO 4 / 5 / 6 to powinien to być ten sam numer normy dla wszystkich pojazdów niezależnie od wlewanego paliwa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[100] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[100] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
349	**Gmina Zakliczyn**	W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, Gmina Zakliczyn przesyła następujące uwagi i wnioski do projektu Programu: 6. Działania naprawcze. Działanie 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej. Zadania do realizacji. Zadania wszystkich instytucji publicznych: Ad.2 Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Zakup energii elektrycznej do obiektów będących własnością Gminy Zakliczyn oraz do obiektów jednostek organizacyjnych odbywa się wspólnie dla większej Grupy Zakupowej, w drodze postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Umowa z danym dostawcą energii zawierana jest na kilka lat, bez możliwości zmiany warunków umowy. Nałożenie na gminy obowiązku pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych będzie wiązało się ze wzrostem cen energii, jak również z ograniczeniem konkurencji na rynku, ponieważ do przetargu będą mogły przystąpić jedynie przedsiębiorstwa, które wytwarzają energię z OZE. Gmina Zakliczyn jest właścicielem ponad 30 budynków użyteczności publicznej. Koszt zakupu i montażu instalacji fotowoltaicznych mimo znacznej konkurencji na rynku nadal jest bardzo wysoki, w związku z czym wyposażenie tak dużej liczby budynków w instalacje fotowoltaicznej nie jest możliwe ze względu na bardzo ograniczone możliwości finansowe gmin. Ponadto należy zwrócić uwagę na fakt, że montaż instalacji fotowoltaicznej wiąże się również z koniecznością dostosowania instalacji elektrycznej w budynkach do OZE, co generuje dodatkowe koszty. Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin: Ad. 5 Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i użyteczności publicznej na terenie gminy- co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku. Inwentaryzacja źródeł ciepła na terenie Gminy Zakliczyn prowadzona jest na bieżąco począwszy od 2017 roku. Niestety ze względu na brak aktów prawnych, które nakładałyby na mieszkańców obowiązek przekazywania gminom informacji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. **Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach.** 2. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		na temat obecnie użytkowanego źródła ciepła, planowanej wymianie systemu ogrzewania czy przeprowadzonej termomodernizacji, mieszkańcy nie chcą udostępniać ww. danych, gminy nie są w stanie uzupełnić bazy inwentaryzacji w wymaganych zakresie. Postulujemy o wydłużenie perspektywy czasowej na zrealizowanie przedmiotowego obowiązku poza perspektywę roku 2022 roku i rozpoczęcie wprowadzania działań naprawczych od wprowadzenie stosownych zmian legislacyjnych. Ad. 6 i 7 Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: Na terenie Gminy Zakliczyn oraz gmin sąsiednich nie funkcjonują straże gminne. W gminach wiejskich i miejsko-wiejskich, gdzie nie funkcjonuje straż gminna wykonanie tak dużej liczby kontroli (w 2020 roku obowiązek przeprowadzenia kontroli 40 budynków, w 2021 i 2022 roku- 100 budynków a od 2023- 200 budynków rocznie) jest bardzo utrudnione lub niemal niemożliwe z powodu niewystarczającej kadry pracowników. Gminy nie dysponują również środkami finansowymi, które mogłyby przeznaczyć na zatrudnienie dodatkowego pracownika lub powołanie straży gminnej. W gminach miejsko-wiejskich proponujemy powołanie wyspecjalizowanej inspekcji samorządu Województwa Małopolskiego lub scedowanie tych zadań na powiaty, które również winny podejmować działania związane z zapewnieniem skutecznej kontroli przepisów z zakresu ochrony środowiska. Ad. 11 Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza- W związku z wybuchem pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 samorządy m.in. gmin znajdują się w trudnej sytuacji finansowej. Środki pochodzące z budżetu gminy w pierwszej kolejności będą przeznaczane na zaspokojenie najważniejszych potrzeb socjalnych mieszkańców. Przeznaczenie 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza będzie możliwe jedynie w przypadku, gdy gmina uzyska dofinansowanie na to działanie. Ad. 12 Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • Od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych	miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. **Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		urządzeń grzewczych na terenie gminy • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy Ustalenie odsetku urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej nie jest możliwe bez wykonania pełnej inwentaryzacji źródeł ciepła. Natomiast wykonanie pełnej inwentaryzacji nie jest możliwe ze względu na brak aktów prawnych, które nakładałyby na mieszkańców obowiązek przekazywania gminom informacji na temat obecnie użytkowanego źródła ciepła/ planowanej wymianie systemu ogrzewania czy przeprowadzonej termomodernizacji. 8. Efekty realizacji Programu. 8.1 Monitorowanie efektów Gminy i powiaty zobowiązane są do przekazywania danych do Urzędu Marszałkowskiego według udostępnionego wzoru sprawozdania: b) do 31 stycznia każdego roku, gminy i powiaty powinny przekazywać roczne sprawozdanie z realizacji zadań Programu ochrony powietrza według stanu na 31 grudnia. W celu rzetelnego sporządzenia rocznego sprawozdania z realizacji zadań Programu ochrony powietrza według stanu na 31 grudnia roku poprzedniego, gminy muszą wystąpić do instytucji zewnętrznych np. do Polskiej Spółki Gazownictwa o udostępnienie danych. Czas oczekiwania na potrzebne dane to ok. 30 dni. W związku z powyższym, z technicznego punktu widzenia nie jest możliwe złożenie ww. sprawozdania za poprzedni rok w terminie do 31 stycznia. Wnosimy o pozostawienie dotychczasowego terminu tj. 31 marzec. W związku z powyższym proszę o uwzględnienie w/w uwag i wniosków do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że samorząd Gminy Zakliczyn podejmie wszelkie możliwe działania mające na celu ograniczenie niskiej emisji.	3. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. W związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. 4. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. By móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 5. Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu.
350	**Osoba prywatna**	Stare Miasto zostanie opuszczone i zdegradowane do skansenu.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
351	**Osoba prywatna**	Odniosę się jedynie do „Ograniczenia emisji z transportu” 1. W trakcie lock down spowodowanego koronawirusem, przy znikomym ruchu samochodowym, poziom smogu w Krakowie nie uległ zmianie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2. Zapominacie Państwo, że średni wiek samochodu w Polsce obecnie przekracza 13 lat. Czy celem Państwa inicjatywy jest utworzenie strefy ruchu dla zamożnych ? 3. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h w wybranych miejscach nie spowoduje redukcji emisji spalin, pojazdy będą musiały jechać wolniej, a przez to dłużej będą emitować spaliny. Państwo powinni się skupić na ułatwieniu i przyśpieszeniu ruchu drogowego, na zapewnieniu odpowiedniej ilości miejsc parkingowych, a nie utrudnianiu życia kierowcom. Kierowcy są tak samo mieszkańcami miasta jak piesi i rowerzyści o czym Państwo chyba nie chcą wiedzieć.	Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[101]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem

[101] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w Krakowie[102], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[103] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla

[102] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[103] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
352	**Osoba prywatna**	!!!!!!!!!!!! Nie wyrażam zgody na tak absurdalne rozwiązanie !!!!!!!!!!!!	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
353	**Osoba prywatna**	Absolutnie nie zgadzam się z planowanymi zmianami. Samochody o wymaganym przez Państwa standardzie są bardzo drogie i nie będę zmieniał samochodu bo władza chce, żebym zmienił. Chcę zmienić władzę na normalną. Jest Pandemia, lepiej poruszać się indywidualnie w trosce o bezpieczeństwo nas wszystkich a Państwo podnosicie ceny biletów MPK i chcecie usunąć samochody. Czy Wy naprawdę uważacie nas za durniów?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[104], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i

[104] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
354	**Osoba prywatna**	Nie można ograniczyć ruchu i wjazdu dla mieszkańców posiadających starsze samochody	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[105], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
355	**Osoba prywatna**	Mój apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieram utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został

[105] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		"kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieram zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieram wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieram wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apeluję o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieram zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy	skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apeluję o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	- Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszelkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
356	**Osoba prywatna**	srednia wieku samochodow w polsce to jakies 15 lat, a wy chcecie zakazc wjazdu 6 letnich dizli w kraju bez rynku motoryzacykjnego - nie bedacym producentem samochodow! maskra!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu **zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza.** Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
357	**Osoba prywatna**	Pragnę wyrazić moją negatywną opinię dla projektowanego Planu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Zwłaszcza odnośnie planowanych obostrzeń dla Krakowa. Wprowadzanie stref czystego transportu, które w swojej ostatecznej wersji obejmą większą część Krakowa, jest pomysłem wręcz absurdalnym. O ile popieram usuwanie z miasta najbardziej "kopcących" pojazdów (tu na miejscu urzędników skupił bym się na maszynach budowlanych, transporcie - zarówno towarów jak i ludzi) to narzucanie mieszkańcom nie tylko Krakowa ale i okolic, norm takich jak Euro 4 dla pojazdów zasilanych silnikami benzynowymi i Euro 6 dla diesli jest pomysłem absurdalnym. Po pierwsze co wspólnego z ekologią ma zmuszanie kogokolwiek do kupna "nowego" samochodu? Po drugie, trzeba choć trochę pomyśleć o innych, użyć odrobiny empatii, zastanawiając się czy ludzi będzie stać na samochody spełniające te wygórowane normy. Czytając projekt mam wrażenie, ze grupa ludzi pragnie zrobić sobie z Krakowa eksperyment, rugując z niego biedniejszych mieszkańców. Stworzyć coś na bazie utopii, gdzie mieszkać będą bogaci i różnej maści działacze proekologiczni. Reszta mieszkańców w ogóle się nie liczy. Ciekawe tylko skąd Kraków będzie czerpał fundusze jak zaczną go opuszczać mieszkańcy - bo jak pokazał przykład 2020 roku, na turystach raczej nie ma co budować budżetu. Najgorsze jest to, że zapewne większa część osób, które planują zrobić z Krakowa eksperyment a z jego mieszkańców króliki doświadczalne nawet nie mieszka w tym mieście. Zapewne przyjemnie jest narzucać coś innym, kiedy "mnie" to nie dotyczy. Zatem pomysł wprowadzenia stref czystego transportu, oparte na tak wysokich normach euro, oraz którymi zostaną objęte samochody prywatne (nie tylko mieszkańców) uważam za absurdalny. Kolejnym punktem jest wprowadzanie stref tempo 30. Niestety z przykrością muszę stwierdzić, że o ile uspokajanie ruchu jest zasadne w niektórych przypadkach, to znając krakowskich urzędników, zgotują oni mieszkańcom istny Sajgon, wprowadzając tego typu strefy wszędzie, gdzie tylko będą mogli. Jako mieszkaniec Salwatora, muszę stwierdzić,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		że istniejące ograniczenia tempa na osiedlu są w zupełności wystarczające. Natomiast nie wyobrażam sobie wprowadzenie takiego ograniczenia np. na ul. Focha. Było by to bezzasadne. Kolejnym punktem są rowery dla niepełnosprawnych - o co tu chodzi? Jest jeszcze sprawa paliw stałych takich jak drewno. Wprowadzony dla Krakowa zakaz używania drewna jako opału (z którego oczywiście zwolniono np. pizzernie) jest według mnie szkodliwy z punktu widzenia mieszkańców, i możliwość stosowania kominków powinna zostać przywrócona.	komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[106], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO

[106] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[107] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

[107] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
358	**Osoba prywatna**	Pragnę wyrazić moją negatywną opinię dla projektowanego Planu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Zwłaszcza odnośnie planowanych obostrzeń dla Krakowa. Wprowadzanie stref czystego transportu, które w swojej ostatecznej wersji obejmą większą część Krakowa, jest pomysłem wręcz absurdalnym. O ile popieram usuwanie z miasta najbardziej "kopcących" pojazdów (tu na miejscu urzędników skupił bym się na maszynach budowlanych, transporcie - zarówno towarów jak i ludzi) to narzucanie mieszkańcom nie tylko Krakowa ale i okolic, norm takich jak Euro 4 dla pojazdów zasilanych silnikami benzynowymi i Euro 6 dla diesli jest pomysłem absurdalnym. Po pierwsze co wspólnego z ekologią ma zmuszanie kogokolwiek do kupna "nowego" samochodu? Po drugie, trzeba choć trochę pomyśleć o innych, użyć odrobiny empatii, zastanawiając się czy ludzi będzie stać na samochody spełniające te wygórowane normy. Czytając projekt mam wrażenie, ze grupa ludzi pragnie zrobić sobie z Krakowa eksperyment, rugując z niego biedniejszych mieszkańców. Stworzyć coś na bazie utopii, gdzie mieszkać będą bogaci i różnej maści działacze proekologiczni. Reszta mieszkańców w ogóle się nie liczy. Ciekawe tylko skąd Kraków będzie czerpał fundusze jak zaczną go opuszczać mieszkańcy - bo jak pokazał przykład 2020 roku, na turystach raczej nie ma co budować budżetu. Najgorsze jest to, że zapewne większa część osób, które	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		planują zrobić z Krakowa eksperyment a z jego mieszkańców króliki doświadczalne nawet nie mieszka w tym mieście. Zapewne przyjemnie jest narzucać coś innym, kiedy "mnie" to nie dotyczy. Zatem pomysł wprowadzenia stref czystego transportu, oparte na tak wysokich normach euro, oraz którymi zostaną objęte samochody prywatne (nie tylko mieszkańców) uważam za absurdalny. Kolejnym punktem jest wprowadzanie stref tempo 30. Niestety z przykrością muszę stwierdzić, że o ile uspokajanie ruchu jest zasadne w niektórych przypadkach, to znając krakowskich urzędników, zgotują oni mieszkańcom istny Sajgon, wprowadzając tego typu strefy wszędzie, gdzie tylko będą mogli. Jako mieszkaniec Salwatora, muszę stwierdzić, że istniejące ograniczenia tempa na osiedlu są w zupełności wystarczające. Natomiast nie wyobrażam sobie wprowadzenie takiego ograniczenia np. na ul. Focha. Było by to bezzasadne. Kolejnym punktem są rowery dla niepełnosprawnych - o co tu chodzi? Jest jeszcze sprawa paliw stałych takich jak drewno. Wprowadzony dla Krakowa zakaz używania drewna jako opału (z którego oczywiście zwolniono np. pizzernie) jest według mnie szkodliwy z punktu widzenia mieszkańców, i możliwość stosowania kominków powinna zostać przywrócona.	**ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[108], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.**

[108] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[109] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie.

[109] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
359	**Osoba prywatna**	Pragnę wyrazić moją negatywną opinię dla projektowanego Planu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Zwłaszcza odnośnie planowanych obostrzeń dla Krakowa. Wprowadzanie stref czystego transportu, które w swojej ostatecznej wersji obejmą większą część Krakowa, jest pomysłem wręcz absurdalnym. O ile popieram usuwanie z miasta najbardziej "kopcących" pojazdów (tu na miejscu urzędników skupił bym się na maszynach budowlanych, transporcie - zarówno towarów jak i ludzi) to narzucanie mieszkańcom nie tylko Krakowa ale i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		okolic, norm takich jak Euro 4 dla pojazdów zasilanych silnikami benzynowymi i Euro 6 dla diesli jest pomysłem absurdalnym. Po pierwsze co wspólnego z ekologią ma zmuszanie kogokolwiek do kupna "nowego" samochodu? Po drugie, trzeba choć trochę pomyśleć o innych, użyć odrobiny empatii, zastanawiając się czy ludzi będzie stać na samochody spełniające te wygórowane normy. Czytając projekt mam wrażenie, ze grupa ludzi pragnie zrobić sobie z Krakowa eksperyment, rugując z niego biedniejszych mieszkańców. Stworzyć coś na bazie utopii, gdzie mieszkać będą bogaci i różnej maści działacze proekologiczni. Reszta mieszkańców w ogóle się nie liczy. Ciekawe tylko skąd Kraków będzie czerpał fundusze jak zaczną go opuszczać mieszkańcy - bo jak pokazał przykład 2020 roku, na turystach raczej nie ma co budować budżetu. Najgorsze jest to, że zapewne większa część osób, które planują zrobić z Krakowa eksperyment a z jego mieszkańców króliki doświadczalne nawet nie mieszka w tym mieście. Zapewne przyjemnie jest narzucać coś innym, kiedy "mnie" to nie dotyczy. Zatem pomysł wprowadzenia stref czystego transportu, oparte na tak wysokich normach euro, oraz którymi zostaną objęte samochody prywatne (nie tylko mieszkańców) uważam za absurdalny. Kolejnym punktem jest wprowadzanie stref tempo 30. Niestety z przykrością muszę stwierdzić, że o ile uspokajanie ruchu jest zasadne w niektórych przypadkach, to znając krakowskich urzędników, zgotują oni mieszkańcom istny Sajgon, wprowadzając tego typu strefy wszędzie, gdzie tylko będą mogli. Jako mieszkaniec Salwatora, muszę stwierdzić, że istniejące ograniczenia tempa na osiedlu są w zupełności wystarczające. Natomiast nie wyobrażam sobie wprowadzenie takiego ograniczenia np. na ul. Focha. Było by to bezzasadne. Kolejnym punktem są rowery dla niepełnosprawnych - o co tu chodzi? Jest jeszcze sprawa paliw stałych takich jak drewno. Wprowadzony dla Krakowa zakaz używania drewna jako opału (z którego oczywiście zwolniono np. pizzernie) jest według mnie szkodliwy z punktu widzenia mieszkańców, i możliwość stosowania kominków powinna zostać przywrócona.	pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w Krakowie[110], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[111] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla

[110] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[111] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
360	**Osoba prywatna**	Po zapoznaniu się z treścią projektu pojawia się wiele pytań, po pierwsze co z ludźmi, którzy korzystają ze szpitali na terane Krakowa, a nie są mieszkańcami i ich samochody nie spełniają norm spalin zawartych w projekcie, maja takie osoby zrezygnować z leczenia, bo 80% takich osób nie stać na inny samochód. Kolejna sprawa to ludzie, którzy dojeżdżają do pracy z poza miasta Kraków a ich samochody nie są wstanie sprostać norma narzuconym w projekcie, raczej takich osób nie stać na samochody z normą spalin euro6. A co z lokalami usługowymi, którzy potracą klientów bo będą oni ulokowani w strefie wyśrubowanych norm emisji spalin. W trakcie częściowego zamrożenia gospodarczego wywołanego Covid-19, co skutkowało zmniejszeniem natężenia ruchu ulicznego nie przełożyło się to na zmniejszenie trujących substancji w powietrzu, także może warto się nad tym zastanowić, a nie narzucać na obywateli tak ciężkich do spełnienia ze względu na majętność społeczeństwa. A co w przypadku, jeśli taki projekt będzie realizowany i ludzie zaczną wymieniać samochody, co ze starymi autami, jesli będą złomowanie to też nie jest to bez szkody dla środowiska, a jeśli będą je sprzedawać to w innych miejscach w Polsce może być zanieczyszczenie powietrza tylko Kraków ma być czysty. Niemcy gdy zbadali strefy euro3 i euro4 to w pierwszej strefie nie było takiego zanieczyszczenia jak w drugiej. Podsumowując myśle ze trzeba wziąść pod uwagę wiele czynników które niesie za sobą wprowadzenie takiego projektu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[112] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08

[112] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[113], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[114]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego

[113] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[114] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
361	**Gmina Żegocina**	6. Działania naprawcze Działanie 1. Zadania do realizacji Gmina powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Cel może zostać osiągnięty poprzez: Inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, Zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, Dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy Zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE. Wnosi się o zmianę tj. wydłużenie terminów zobowiązania do zakupu 50% i 100% energii pochodzącej z OZE, lub obniżenie wielkości procentu zakupów w podanych latach. Wnosi się również o zapewnienie zewnętrznych środków finansowych na ten cel. Gmina nie posiada własnych środków na realizacje tego działania. Brak środków	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zewnętrznych może uniemożliwić realizację wskazanego obowiązku. Na obecną chwilę brak jest również na naszym terenie klastrów, spółdzielni, czy przedsiębiorstw wytwarzających energię elektryczną OZE. Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin: 2. Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys.- co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. – co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku gminy o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. – co najmniej 6 Ekodoradców Wnosi się o zmianę zapisów dotyczących stworzenie i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy nie jako obowiązku a możliwości fakultatywności). Wnosi się o zapewnienie sfinansowania ze środków zewnętrznych kosztów związanych z powstaniem i utrzymaniem stanowiska ekodoradcy. Gmina na dzień dzisiejszy z uwagi na ograniczenia kadrowe nie posiada wystarczającej kadry oraz nie posiada środków finansowych na tworzenie dodatkowego stanowiska. Prowadzenie w gminach objętych uchwałą antysmogową dla Małopolski, akcji informacyjnej o wymaganiach tejże uchwały oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów. Od 2021 roku gmina zobowiązana jest dotrzeć z informacją co najmniej raz w orku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe (dotyczy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych). Wnosi się o zmianę tego zapisu z uwagi na ograniczenia kadrowe i liczne zadania nakładane na gminę, gmina nie ma możliwości dotarcia do każdego punktu adresowego w gminie co najmniej raz w roku. Zaznaczyć należy, że istnieją inne formy prowadzenia akcji informacyjnej np. w szkołach czy poprzez stronę internetową gminy, czy też poprzez informację przekazywaną przez parafie Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: Co najmniej 705 budynków do końca 2021 roku Co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 202 roku. Dane powinny być wprowadzone do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Po uruchomieniu CEEB52 należy podjąć współpracę z	• *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 2. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. 3. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 4. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kominiarzami i powiatowymi inspektorami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe. Konieczna jest bieżąca aktualizacja bazy inwentaryzacji na podstawie danych przekazywanych przez właścicieli i zarządców budynków oraz pozyskiwanych w ramach prowadzonych kontroli. Wnosi się o zmianę tj. o wydłużenie terminu uzupełnienia bazy danych o dane z inwentaryzacji tj. procentu ilości budynków oraz terminu na przeprowadzenie inwentaryzacji, podany termin jest za krótki. Ograniczenia kadrowe oraz ilość innych zadań (obowiązków) nałożonych na gminy uniemożliwia przeprowadzenie inwentaryzacji na tym terminie. Wnosi się również o wprowadzenie przepisów zobowiązujących mieszkańców do złożenia informacji na potrzeby inwentaryzacji dot. Posiadanych źródeł ciepła w budynkach, na potrzeby prowadzenia bazy danych o urządzeniach. Należy również zobowiązać mieszkańców do aktualizowania tych danych w przypadku wymiany źródeł ciepła. Gminy mają problem z przeprowadzeniem inwentaryzacji (nie są w stanie przeprowadzić inwentaryzacji), z uwagi na brak obowiązku udzielania takich informacji przez mieszkańców. Wiąże się to także z dodatkowym obciążeniem dla budżetu przez konieczność zatrudnienia dodatkowego pracownika, co dla małych gmin jest sporym obciążeniem. Czy i jakie będą przepisy na podstawie których gminy podejmą współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektorami nadzoru budowlanego (RODO) po uruchomieniu CEEB52. 6.c) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska. Wnosi się o zmianę zapisów dotyczących poboru i zlecania badanie próbki popiołu z paleniska, nie jako obowiązku a możliwości (fakultatywności) w uzasadnionych przypadkach. Związane jest to z kosztami, które musi ponieść gmina w związku przekazaniem pobranego materiału z paleniska do przeprowadzenia ekspertyzy w Laboratorium Pomiarowo-Badawczym. 7.Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: a) Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć:	XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). 5. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		20 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys., 40 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., 80 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. b) kontrole planowe w 2021 i 2022 roku powinny corocznie objąć: 60 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10tys., 100 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., 500 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. c) Kontrole planowe od 2023 roku powinny corocznie objąć: 120 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys., 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., 400 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., 1000 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. Wnosi się o zamianę zapisu dot. Kontroli planowanych budynkach w latach 2021 i 2022 i od 2023 roku w gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. Z proponowanej ilości budynków odpowiednio 20 i 120 do przyjęcia liczby 40 budynków w każdym następnym roku. Zmiana podyktowana jest koniecznością przeprowadzania również kontroli interwencyjnych na zgłoszenie lub poprzez aplikacje „Ekointerwencja", a w przypadku ograniczenia kadrowego oraz ogromu innych zadań wykonywanych przez pracowników urzędu, trudne byłoby sprostanie temu obowiązkowi w proponowanej formie. 8.Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby.	Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska *„Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów."*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu *„Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 6. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wnosi się o zmianę tj. o wydłużenie terminu analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski. Podany termin jest zbyt krótki z uwagi na ograniczenia kadrowe oraz ilość innych zadań (obowiązków) nałożonych na gminy. Uniemożliwia to przygotowanie takiej analizy w podanym terminie. Ograniczona jest również możliwość skorzystania z pomocy w przygotowaniu takiej analizy z Ośrodka Pomocy Społecznej z uwagi na ilość zadań jakie Ośrodki już aktualnie realizują. 9.Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania Rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji Wnosi się o zapewnienie zewnętrznych środków finansowych na ten cel. Gmina nie posiada własnych środków na realizację tego założenia. W przypadku braku możliwości pozyskania środków zewnętrznych na ten cel przez gminę wnosi się o nie wprowadzenie zapisu jako obowiązku dla samorządu a fakultatywnego wsparcia). 11.Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in.: zatrudnienie Ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze, realizację programu dotacyjnych wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie powietrza, działania edukacyjno-informacyjne dotyczące ochrony powietrza inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków w gminie, termomodernizację budynków użyteczności publicznej Wnosi się o usunięcie tego obowiązku, ponieważ nie każda gmina ma możliwości finansowe, szczególnie gminy wiejskie na zatrudnienie Ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze.	*termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 7. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z ochroną powietrza <u>jest rekomendacją.</u> 8. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Również brak jest możliwości finansowych gminy na udzielanie dotacji wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym. Przy niskich dochodach gminy będzie to oznaczało konieczność przeznaczenia wszystkich środków na inne inwestycje na dopłaty do programu Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym. Wnosi się o zapewnienie zewnętrznych środków, z których to gminy mogłyby udzielać dotacji do takich programów. 12.Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy Wnosi się o zmianę zapisów dotyczących działań prowadzonych przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski zapewnienia, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej nie jako obowiązku a możliwości (fakultatywności). Wnosimy o zwiększenia procentu odpowiednio; od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 50% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. 7.Działania krótkoterminowe <u>Zadania wspierające realizację planu działań krótkoterminowych:</u> 1 stopień zagrożenia – kod żółty, 2 stopień zagrożenia – kod pomarańczowy, 3 stopień zagrożenia – kod czerwony Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast:	zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono również czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 9. Terminy większości zadań zostały już wydłużone z uwagi na sytuację zagrożenia epidemicznego. W odniesieniu do działań kontrolnych dokonano zmniejszenia liczby kontroli w roku 2020. Warto również podkreślić, iż wśród działań, które gmina zobowiązana jest podjąć w bieżącym roku, są obowiązki, które wynikają już z Programu ochrony powietrza przyjętego uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 r. Gmina powinna je realizować niezależnie od faktu prac nad nowym Programem.

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze co najmniej 5 kontroli dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys. Wnosi się o zmianę tego zapisu z uwagi na ograniczenia kadrowe i liczne zadania nakładane na gminę oraz brak straży gminnej w gminach. Proponuje się rozważyć możliwość przejęcia obowiązku prowadzenia kontroli prewencyjnych w niewielkich gminach, przez policję. Walka o czyste powietrze w województwie małopolskim powinna być priorytetem dla wszystkich jej mieszkańców, jednak zaproponowane obowiązki (zadania), rekomendacje, nałożone na gminy i mieszkańców są bardzo rygorystyczne i nie do przyjęcia. Ponadto przedstawione zapisy, nie wskazują źródeł finansowania proponowanych działań i narzuconych obowiązków. Brak odpowiednich zewnętrznych źródeł finansowania, spowoduje brak realizacji wskazanych zadań i obowiązków. Nałożone na gminy obowiązki wiążą się ze znacznymi kosztami, które gminy muszą pokryć z własnych środków. Zaznaczyć należy, że nie wypełnienie ww. zadań (obowiązków) oraz rekomendacji wynikających z realizacji zaktualizowanego Programu ochrony powietrza, skutkować będzie wysokimi karami nakładanymi na gminy. W przyjętych w Programie ochrony powietrza dla województwa małopolskiego założeniach dotyczących poprawy jakości powietrza, należałoby uwzględnić rozwiązania mające na celu jak najdalej idące ułatwienia dla właścicieli nieruchomości w pozyskiwaniu środków na modernizacje systemów grzewczych w budynkach indywidualnych. Tylko jak najdalej idące ułatwienia w pozyskiwaniu środków zewnętrznych na zmianę systemów grzewczych w formie dotacji lub pożyczek na bardzo korzystnych warunkach, mogą przyczynić się do szybkiej wymiany instalacji grzewczych na systemy przyjazne środowisku naturalnemu. Ponadto budżet gminy na 2020 r. został już uchwalony i brak jest środków na realizację zaproponowanych obowiązków (zadań) wynikających z aktualizacji ww. Programu. Proponowane terminy różnych obowiązków i zadań są zbyt krótkie, a czas na realizacje określonych zadań w tym dokumencie np. do końca 2020 r., biorąc pod uwagę, że program może być uchwalony do końca sierpnia 2020 r. jest nie do przyjęcia. Skazuje się więc gminy z góry na wysokie kary, za nie spełnienie wymagań w 2020 r. Pojawia się też problem związany z możliwością i terminowością realizacji wielu z tych zadań i obowiązków w kontekście przestrzegania wszelkich przepisów bezpieczeństwa, w związku sytuacją epidemiologiczną i rozszerzającym się	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		działaniem wirusa SARS-CoV-2, mając na uwadze troskę o zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców i pracowników urzędu i zwiększone ryzyko potencjalnego zarażenia wirusem.	
362	**Osoba prywatna**	Jestem przeciwny wprowadzeniu ograniczenia dla mieszkańców w poruszaniu się po Krakowie samochodami wysokoprężnymi nie spełniającymi normy Euro 6. Takie ograniczenie powinno dotyczyć komunikacji zbiorowej należącej do miasta jak i prywatnych przewoźników ale nie mieszkańców. Nie wszyscy mieszkańcy są na tyle zamożni by móc kupić auto spełniające normę Euro 6. W moim przekonaniu, norma Euro 5 powinna być wystarczająca.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[115], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).

[115] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[116] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
363	**Osoba prywatna**	Pierwsza rzecz zacznijcie sprzątać Kraków. Dawniej gospodarz domu miał obowiązek sprzątać do środka jezdni . Te pyły unoszą się i opadają o kilka metrów dalej i tak będzie się działo dopóki ktoś ich nie sprzatnie. Widziałam teraz w czasie koronawirusa samochody sprzątające na mojej ulicy Felicjanek Zegadłowicza. To są kpiny. Jadą środkiem jezdni . Nie dojeżdżają do krawężników czyli myją tam gdzie pęd samochodów usuwa pyly. A tam gdzie te pyły się kotłują nikt nie sprzata. To jest chore. I jeszcze za takie pseudosprzatanie płacimy. Po co wprowadzać ostre zakazy wjazdu mieszkańców pod domy zamiast POSORZATAĆ. Czy tam nie ma jednej logicznie myskacej osoby? Politechnika Krakowska z MPO prowadziła badania myjąc ulicę Lea i wyniki potwierdzają w 100% to co starałam się tu wyjaśniać	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy ustawy z dnia 13 września 1996 r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* utrzymanie czystości i porządku w gminach należy do obowiązkowych zadań własnych gminy. Jednostką samorządu terytorialnego, który odpowiada za opracowanie Programu ochrony powietrza jest Zarząd Województwa Małopolskiego, nie Prezydent i Rada Miasta Krakowa, do którego należy kierować uwagi związane z realizacją ww. obowiązku.

[116] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wprowadzacie zakazy wjazdu do centrum samochodów osobowych. To jak my tu mamy żyć. Jak przewozić meble robić remonty. I jak przywozić ciężkie zakupy!!!! To jest chore. Trzeba wprowadzić rygorystyczne sprzątanie ulic a nie bezsensowne zakazy. Choć jak nikt tu nie będzie jeździł to pyły leżące od lat na CHIDNIKACH I JEZDNI będą się nieco mniej unosić . A chyba nie o to chodzi. Niech ktoś skutecznie WYMYJE CHIDNIKI I JEZDNIĘ i robi to regularnie.	W Programie ochroy powietrza w ramach działania Ograniczenie emisji z transportu wskazano do realizacji działania, jakie powinny być uwzględniane w strategiach jednostek, m.in. pkt g) *utrzymanie dróg, chodników, ścieżek rowerowych i innych ciągów komunikacyjnych utwardzonych w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń poprzez regularne mycie, remonty i poprawę stanu ich nawierzchni* (str. 51 Załącznik nr 1 do Uchwały). Do kompetencji jednostek należy realizacja wskazanych obowiązków. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym (np. mieszkańcy, przedsiębiorcy, taksówki itp.).
364	**Osoba prywatna**	Dyskryminacja osób uboższych (i zapewne starszych), których nie stać na na samochód spełniający standardy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[117], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

[117] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
365	**Osoba prywatna**	Moj teść napisał wyjątkową pracę magisterską tak wyjątkową, że jest utajniona!	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
366	**Gmina Jordanów**	Wójt Gminy Jordanów w nawiązaniu do otrzymanego pisma z dnia 02.07.2020r. (znak: SR-V.721.2.12.2020) oraz z godnie z art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27.04.2001r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2019r. poz. 1396) dot. opinii projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, opiniuje negatywnie przedmiotowy projekt ze względu na poniżej zamieszczone uwagi. Uwagi do otrzymanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego (POP), zamieszczonego na stronie BIP UMWM pod adresem: www.powietrze.malopolska.pl/konsultacje (stan na dzień: 24.07.2020r.) w zakresie zamieszczonych zapisów: *„Zatrudnienie od 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy”.* *„Do zadań Ekodoradcy należeć będą:* *•doradztwo dla mieszkańców w zakresie technologii OZE, źródeł ogrzewania, programów dofinansowania i wymagań uchwały antysmogowej,* *•prowadzenie edukacji ekologicznej na poziomie lokalnym w zakresie ochrony powietrza,* *•obsługa programu Czyste Powietrze, inicjowanie i obsługa inwestycji w zakresie programu Stop Smog.”* Wymóg tworzenia nowego stanowiska pracy tzw. Ekodoradcy wiąże się ze zwiększeniem kosztów pracy urzędu. Dodatkowo ścisłe określono jego zakres obowiązków, który powinien móc być korygowany lub zwiększany np. o sprawy związane z realizacją zadań określonych w POP – np. inwentaryzacją źródeł ogrzewania, wprowadzaniem danych do Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Stanowisko Ekodoradcy musi być stworzone w każdej gminie. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Ponadto Województwo Małopolskie oferuje szereg szkoleń oraz ofertę studiów podyplomowych, które pomogą przygotować Ekodoradcę do pracy. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. 2. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Uchwała antysmogowa wprowadza ograniczenia w eksploatacji urządzeń, nie reguluje kwestii wprowadzania urządzeń do obrotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		„Prowadzenie w gminach objętych uchwała antysmogową, akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów. Od 2021 roku gmina zobowiązana jest dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe (dotyczy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych). Narzucenie dotarcia z akcją edukacyjną minimum raz w roku do każdego budynku, gdzie eksploatowany jest kocioł na paliwa stałe zwiększa znacznie koszty takiej akcji. Jeżeli tak, to taki wymóg nie powinien dotyczyć budynków, gdzie eksploatowane są nowe kotły spełniające wymogi ekoprojektu. Dodatkowo, nie wskazano konkretnie na czym ma polegać „dotarcie do każdego punktu adresowego". Czy jest to osobiste przekazanie informacji –ulotki, pisemne lub przekazanie informacji za pośrednictwem środków teleinformatycznych. Nie wskazano o informowaniu placówek handlowych o wymaganiach uchwały antysmogowej w zakresie wymogów określonych dla kotłów – nie mogą być użytkowane kotły z ręcznym załadunkiem opału za wyjątkiem zgazowujących drewno. Placówki handlowe na terenie Małopolski nie powinny oferować kotłów nie spełniających wymogów uchwały antysmogowe *„Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy:* *-co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku,* *-co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku.* Dane powinny być wprowadzone do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Po uruchomieniu CEEB34 należy podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektoratami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe. Konieczna jest bieżąca aktualizacja bazy inwentaryzacji na podstawie danych przekazywanych przez właścicieli i zarządców budynków oraz pozyskiwanych w ramach prowadzonych kontroli." W związku z narzuconym wójtom obowiązkiem wprowadzania danych do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce, to obowiązkiem innych podmiotów, organizacji lub jednostek współdziałających i posiadających informacje w przedmiotowym zakresie powinien być wymóg przekazywania posiadanych informacji w zakresie umożliwiającym ich wprowadzenie do bazy (wg szablonu ankiety). Sprawa ta dotyczy informacji	W tym zakresie producentów obowiązują regulacje wyższego rzędu. 3. Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. *programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska).W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Ponadto do zadań powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego dodano współpracę z samorządami gminnymi w zakresie tworzenia inwentaryzacji źródeł ogrzewania w gminie. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		będących w posiadaniu np. powiatu, spółek zarządzających siecią gazową, powiatowego inspektora nadzoru budowlanego, WFOŚiGW *Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza.* *a) Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia.* *b) W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli.* *c) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska.* *d) Kontrole interwencyjne powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków.* *Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza:* *a)Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć 40 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys.,* *b) Kontrole planowe w 2021 i 2022 roku powinny corocznie objąć 100 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys.,* *c) Kontrole planowe od 2023 roku powinny corocznie objąć 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys.,* Wprowadzenie tak krótkiego termin reakcji na zgłoszenia naruszeń -1 dnia roboczego od zgłoszenia oraz wskazany limit kontroli planowanych wiąże się z koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników lub utworzenia straży gminnej, zajmującej się przede wszystkim tą tematyką. Przykładowo po 2023 roku zamieszczono limit 200 kontroli planowych w ciągu roku w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys. Dodatkowo oprócz tych kontroli systemowych mają być prowadzone kontrole interwencyjne, co może prowadzić do podejmowania działań kontrolnych w każdym dniu roboczym. Należy podkreślić, że działania takie nie ograniczają się do samych czynności kontrolnych w terenie, ale wiążą się z całą procedurą administracyjną, szczególnie przy	obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 4. Monitorowanie wdrażania Programu ochrony powietrza, a zatem również realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie jest jednym z obowiązków Zarządu Województwa wynikającym z przepisów krajowych (art. 91 ust. 9f ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r.). Bieżące informowanie o podejmowanych przez gminy i powiaty działaniach jest niezbędne do skutecznego realizowania strategii ochrony powietrza. Ponadto informacje wskazane do przekazywania co pół roku nie są tożsame z zakresem rocznego sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, ich zakres jest mniejszy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		stwierdzonych naruszeniach. Dodatkowo określono obowiązek min. 5 kontroli dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys. przy działaniach krótkoterminowych Zapisy dot. krótkiego terminu reakcji kontroli na zgłoszenie i określenie ww. limitu kontroli wymuszają ponoszenie znacznych nakładów finansowych na ten ce„ *Dodatkowo do 31 lipca każdego roku, gminy powinny przekazywać dane o postępach wymiany urządzeń grzewczych na paliwa stałe oraz postępach inwentaryzacji źródeł ogrzewania według stanu na 30 czerwca"(str. 147).* Przekazywanie ww. danych wskazano w ramach przeprowadzenia inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy–aktualizacja Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce (str. 101 programu). Dodatkowo należy podkreślić, że gminy przekazują sprawozdania z realizacji POP. Reasumując ww. propozycje wiążą się z ponoszeniem znacznych środków finansowych na ich realizację z budżetu gminy, bez możliwości ich zmiany i dostosowania do potrzeb danego samorządu. Narzucenie obligatoryjnych zadań, ich terminów i limitów na gminy może powodować mniejszy skutek w walce ze smogiem, ze względu na ograniczone środki finansowe gminy i tym samym wykluczenie prowadzenia programów pomocowych w zakresie wymiany starych kotłów, montażu instalacji OZE ze środków budżetowych. Skutkować to będzie mniejszą ilością dostępnych środków pomocowych dla właścicieli budynków z przeznaczeniem na wymianę starych kotłów na nowe.	
367	**Gmina Nowy Targ**	Dotyczy: opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu do ochrony powietrza dla województwa małopolskiego W związku z pismem z dnia 2 lipca 2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020, Działając na podstawie art. 91 ust. 1 i ust. 5 oraz art. 92 ust. 1 z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (t.j.: Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 ze zm.) opiniuję negatywne zapisy projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Po zapoznaniu się z „Projektem nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego" stwierdzamy, że uwagi które stanowiły główne propozycje zmian zapisów projektu POP nie zostały uwzględnione. W związku z tym w trosce o możliwości finansowe gminy oraz mieszkańców ponownie przedstawiam uwagi do poszczególnych propozycji zapisów projektu POP:	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** • W związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z ochroną powietrza zostało już wskazane jako rekomendowane, a nie obowiązkowe. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. W Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. • Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		rezygnacja z rekomendacji przeznaczenia 1% dochodów własnych gmina na działania związane z ochroną powietrza, wydłużenia czasu na realizację kontroli interwencyjnych z dnia 1 roboczego do 3 dni roboczych, gdyż obowiązek wykonania kontroli paleniska w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia może okazać się nierealny do wykonania, finansowanie tworzonych w gminach punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, gdyż działanie to generuje zatrudnienie nowego pracownika lub zwiększenie zakresu działań obecnych pracowników, zmniejszenie liczby kontroli prewencyjnych, jakie gminy muszą realizować po ogłoszeniu wprowadzenia stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza, wyniki uzyskane podczas monitoringu w okresie zimowym 2019/2020 na stacji pomiarowej w Nowym Targu należały do jednych z najgorszych w skali województwa pod względem zapylenia pyłu zawieszonego PM10. W związku z tym zdarza się, że z powodu braku wiatrów poziom zanieczyszczenia 1,2 czy 3- go stopnia powietrza wykazywany jest przez parę dni pod rząd. Proponowane ilości kontroli budynków jako obowiązek działań krótkoterminowych jest zbyt duża i niemożliwa do zrealizowania w takim przypadku przy aktualnej obsadzie kadrowej, zmniejszenie liczby kontroli systemowych do realizacji przez gminy, lub finansowanie zatrudnienia nowych pracowników wykonujących kontrole, gdyż wykonanie corocznie kontroli w co najmniej 10% budynków ogrzewanych paliwami stałymi w Gminie Nowy Targ stanowi około 570 kontroli/rok, działanie to wymagało by zatrudnienia dodatkowych pracowników co generuje wydatki. Finansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys., Wydłużenie czasu na inwentaryzację źródeł ogrzewania., w związku z rozprzestrzenianiem wirusa COVID-19 wykonanie inwentaryzacji w 70%, oraz kontakt z mieszkańcami jest utrudniony, Dochody oraz struktura gmin w Małopolsce są zróżnicowane. Przede wszystkim, gminy o relatywnie wyższych dochodach mogą podejmować zdecydowanie więcej działań w stosunku do gmin o podobnej strukturze (ilości mieszkańców, powierzchni, infrastruktury), a dochodach niższych. Pierwszeństwo takich gmin w pozyskiwaniu środków w stosunku do gmin o obecnie mniejszych możliwościach finansowych na ochronę środowiska, będzie utrudniało przyszłe wyrównanie różnic w podejmowanych działaniach. W świetle powyższych argumentów szczególnie należy zwrócić uwagę na redukcję emisji pyłu zawieszonego PM10. W przypadku lepszych szans gmin, które już obecnie osiągają znaczny procent redukcji emisji,	informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. • W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. • Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy poprzez uzależnienie liczby kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		będą one mogły to kontynuować, co jest niewątpliwie słuszne. Jednak gminy, które dotychczas nie miały takiej możliwości, pozostaną w niezmiennej, gorszej sytuacji. Wnioski Podsumowania realizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego z ubiegłych lat wskazują na niski poziom realizacji oczekiwanych efektów ekologicznych i celów ilościowych zakreślonych w Programie. Obowiązki określone w projekcie Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego nierozerwalnie wiążą się z obciążeniami finansowymi dla gmin Małopolski, niejednokrotnie przekraczającymi wymagany w tym programie procent wydatków. Odgórne narzucenie procentu wydatków budżetowych na działania związane z ochroną powietrza może spowodować problemy z realizacją innych zadań gminy. Poprawa stanu powietrza powinna być priorytetem w działaniach instytucji publicznych, jednakże realizacja wszystkich założeń nie zawsze jest możliwa, przede wszystkim ze względu na ograniczenia budżetowe. Już obecnie obowiązujący Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego określa szereg obowiązków, których wykonanie niesie ze sobą znaczne koszty. Zasadne jest dostosowanie założeń Programu Ochrony Powietrza do rzeczywistych możliwości mieszkańców Małopolski i jednostek samorządu terytorialnego. Realizacja, nawet częściowa, propozycji nowego POP, może okazać się niemożliwa lub może spowodować znaczące problemy finansowe dla wielu gmin Małopolski. Wprowadzenie zaproponowanych zmian w programie obliguje gminy do podjęcia działań powodujących poważne skutki finansowe dla budżetu, realizacja programu nie będzie możliwa do zrealizowania w przypadku braku wsparcia finansowego gminy.	ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.* • W Programie określono liczbę kontroli systemowych w kolejnych latach w zależności od liczby mieszkańców. W przypadku Gminy Nowy Targ liczba kontroli jest znacznie mniejsza niż wskazana w uwadze. Brak w Programie zapisów, które zobowiązują gminy do kontroli 10% budynków ogrzewanych paliwami stałymi. • W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. • Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. • Kryteria w zakresie preferencji finansowania inwestycji dla ambitnych gmin zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027. Działanie to ma zachęcić gminy do aktywnego realizowania działań na rzecz ochrony powietrza. Przy definiowaniu warunków preferencji uwzględnione zostaną uwagi złożone w trakcie niniejszych konsultacji, tak, by nie dyskryminować gmin o niższych środkach na realizację działań.
368	**Osoba prywatna**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki rejonu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 48,44%, Sucha Beskidzka 22,065. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mając wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania projektu Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady funkcjonowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznych dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w kutej wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich.	również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w roku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie,	chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieje, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowanych do wystosowanych powyżej propozycji.	stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
369	**Gmina Iwkowa**	*Dotyczy: opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego*. Działając na podstawie art.91 ust.1 i ust.5 oraz art.92 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo Ochrony Środowiska (tekst jednolity Dz.U. z 2019r. poz 1396 ze zmianami) w związku z pismem z dnia 12 marce 2020 r. znak: SR-V.721.2.7.2019 opiniuję negatywnie zapisy projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego*. Jak już wskazywałem w piśmie z dnia 24 stycznia 2020 r., znak: ED.600.5.2020.AM, w sprawie konsultacji założeń aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego (dalej: „POP") proponowane rozwiązania powodują zwiększenie obowiązków nałożonych na gminy. To z kolei pociąga za sobą	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek wskazanymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zwiększone koszty. Realizacja kolejnych wydatków budżetowych może być niemożliwa, zwłaszcza w obecnej sytuacji związanej z panującą epidemią koronawirusa i prognozowanym kryzysem gospodarczym. Jedyną możliwością efektywnej realizacji proponowanych rozwiązań jest idące za narzucanymi obowiązkami jednoczesne wsparcie finansowego dla jednostek samorządu terytorialnego, zarówno na działania inwestycyjne (wspierające mieszkańców obszaru oraz jednostki jst. M.in. w kwestii modernizacji budynków użyteczności publicznej), jak i pozostałe koszty, takie jak wynagrodzenia, szkolenia pracowników, wyposażenie miejsc pracy lub stanowisk dla beneficjentów programu ogólnopolskich („Czyste Powietrze", „Mój Prąd"). Odgórne narzucenie procentu wydatków budżetowych na działania związane z ochroną powietrza może spowodować problemy z realizacją innych zadań gminy. Poprawa stanu powietrza powinna być priorytetem w działaniach instytucji publicznych, jednakże realizacja wszystkich założeń nie zawsze jest możliwa, przede wszystkim ze względu na ograniczenia budżetowe. Obejmuje to między innymi poruszaną przez mnie obecną sytuację, związaną z rozprzestrzenianiem się choroby Covid-19 i jej możliwymi skutkami dla polskiej gospodarki, jak również już wcześniej prognozowane zmniejszenie dochodów gmin czy konieczność dostosowania się do poszczególnych wymogów na szczeblu krajowym (m.in. zmiany w oświacie, zwiększenie płacy minimalnej). Już obecnie obowiązujący *Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego* określa szereg obowiązków, których wykonanie niesie za sobą znaczne koszty, Realizacja, nawet częściowa, propozycji nowego POP, może okazać się niemożliwa lub może spowodować znaczące problemy finansowe dla wielu gmin Małopolski. Kuriozalna wydawałaby się w takiej sytuacji konieczność kolejnego, znacznie obciążającego budżet jednostek wydatku, jakim byłaby ewentualna kara nałożona za niewypełnianie nowych zobowiązań POP. Narzędzia finansowe dla mieszkańców Małopolski, mające na celu wsparcie działań proekologicznych, powinny być na bieżące aktualizowane. W przypadku wystąpienia prognozowanego kryzysu gospodarczego wraz ze znaczącym wzrostem bezrobocia, proponowane formy wsparcia mogą okazać się niewystarczające dla wielu właścicieli budynków. Dotyczy to zarówno programów na szczeblu krajowym jak i wojewódzkim. Obowiązki określone w projekcie *Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego* nierozerwalnie wiążą się z obciążeniami finansowymi dla gmin Małopolski, niejednokrotnie przekraczającymi wymagany w tym programie procent wydatków. Konieczność realizacji określonych założeń będzie wpływało na ograniczenie realizacji innych zadań gminy. Już obecnie działania związane z	względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*". W odniesieniu do uwagi dotyczącej odgórnego narzucania procentu wydatków, przeznaczenie 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza wskazane zostało nie jako obowiązek a rekomendacja. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ochroną powietrza wymagają znaczących nakładów finansowych i poszerzenia kadry – jeden zatrudniony pracownik, Ekodoradca na ½ etatu, nie ma możliwości obsługi wszystkich aspektów określonych w POP. Zatrudnienie kolejnych pracowników, generuje dodatkowe koszty dla samorządów. Zasadne jest dostosowanie założeń Programu Ochrony Powietrza do rzeczywistych możliwości mieszkańców Małopolski i jednostek samorządu terytorialnego. Należy również wziąć pod uwagę prognozowaną sytuację gospodarczą kraju.	Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie.
370	**Osoba prywatna**	Proponowana treść uchwały nie zawiera wyjątku od zakazu wjazdu dla pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
371	**Oświęcimski Alarm Smogowy**	Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski. Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan. W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie. Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego “kopciucha”. Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania “kopciuchów” z dniem 1	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY “KOPCIUCHÓW”: Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów” informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów” koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich	- W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
372	**Osoba prywatna**	W działaniu 2. Ograniczenie emisji z sektora transportu, a dalej w zadaniach Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. jest wyszczególnione zadanie, aby wdrożenie strefy w wersji docelowej nastąpiło do 31 grudnia 2025 roku. Wjazd do strefy powinien być możliwy jedynie dla pojazdów z silnikiem Diesla spełniających co najmniej wymagania normy emisyjnej EURO 6 i pojazdów benzynowych spełniających co najmniej wymagania normy emisyjnej EURO 4. Europejska norma Euro 6 obowiązuje od września 2015 roku, więc zalecenie to dotyczy w miarę młodych i bezpiecznych pojazdów (średnia wieku pojazdu w Polsce, to 13 lat). Podczas, gdy pojazdy benzynowe będą mogły się poruszać nawet z 2005 roku. Jaki jest plan Prezydentów miast powyżej 500tys. osób na współfinansowanie wymiany samochodów mieszkańcom tych miast? Jaki jest plan rządu? Dlaczego w programie nie ma wzmianki o pomocy finansowej dla osób, które będą musiały wymienić samochody? Program uwzględnia wymianę pieców, więc samochody też powinny mieć taki program wymiany. Poza tym stawianie na	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		komunikację publiczną w dobie epidemii, a jednocześnie drastyczne podwyższanie cen biletów jest działaniem kompletnie nie spójnym i oderwanym od rzeczywistości.	**miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[118] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Miasto Kraków będzie definiowało warunki wprowadzenia konkretnych rozwiązań związanych z pomocą finansową, ze względu na strefę. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in.

[118] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
373	**Urząd Gminy Wiśniowa**	Wnioskuję o wprowadzenie do nowego Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego w działaniach naprawczych- zadania gmin zapisu: 1. zamiast wyrazu zapewnienie było rekomendacja przez jednostki samorządu wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% zużywanej przez nie energii elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE. Obowiązek wykonania przedmiotowych instalacji stawia samorząd przed trudnym wyborem zadań inwestycyjnych dla mieszkańców na kolejne lata, gdyż to ograniczy możliwości finansowe gminy, które obecnie i tak są trudne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku.
374	**Gmina Bolesław**	W odpowiedzi na pismo znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 2 lipca 2020 r., w związku z art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo do ochrony środowiska (Dz.U. z 2019 r. poz. 1396) informuję, iż opiniuję pozytywnie przedstawiony projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska – z uwagami dotyczącymi zadań przewidzianych do realizacji przez gminy i instytucje publiczne. Jednocześnie podtrzymuje poprzednie stanowisko, że przedstawione zadania jakie są proponowane do wdrażania przez gminy, nadmiernie finansowo i organizacyjne obciążają samorządy. Ad.1 Działanie 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej. Kod działania: PL12_ONE Zadania do realizacji Zadania wszystkich instytucji publicznych: *[…]2) Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50% a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Cel może zostać osiągnięty poprzez: inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE.[…]* 1.Uwaga: Osiągnięcie powołanych wskaźników udziału energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł odnawialnych do aktualnie zużywanej w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. **Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań.** Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		budynkach użyteczności publicznej nie jest możliwe w zakładanym w projekcie POP (Program Ochrony Powietrza) okresie czasu. W przypadku tak energochłonnych obiektów jak oczyszczalnia ścieków, spełnienie wskaźnika udziału OZE w zużytej energii na poziomie 100% będzie nieefektywne ekonomicznie i technicznie trudne do realizacji. Proponuję zmniejszenie wskaźników procentowego udziału zużycia energii elektrycznej z OZE od 2022 do 10% a od 2025 r. – 50% oraz dopisanie, iż nie dotyczy obiektów zabytkowych i komunalnych, których względy techniczne i ekonomiczne uniemożliwiają realizację takich inwestycji. Ad. Działanie 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej. Kod działania: PL12_ONE Zadania do realizacji Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin: […]1) Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚIGW w Krakowie .[…] 2.Uwaga: W przypadku małych gmin poniżej 10 tys. Mieszkańców, zorganizowanie punktu obsługi programu „Czyste Powietrze" będzie utrudnione ze względu na ograniczone możliwości lokalowe oraz konieczność utworzenia odrębnego stanowiska komputerowego z dostępem do Internetu, umożliwiającego złożenie wniosku o dofinansowanie, zapewniającego ochronę danych osobowych i innych danych wrażliwych. Proponuję wprowadzenie zmiany umożliwiającej utworzenie punktu konsultacyjnego programu „Czyste Powietrze" – na szczeblu powiatowym. Gmina Bolesław podjęła rozmowy w w/w sprawie i zadeklarowała partycypowanie w kosztach utrzymania pracownika obsługującego przedmiotowy program w siedzibie Starostwa Powiatowego w Olkuszu. […]2) Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. Należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodradcę (…) Do zadań Ekodoradcy należeć będą: (…) obsługa programu Czyste Powietrze, inicjowanie i obsługa inwestycji w zakresie programu Stop Smoking. […] 3.Uwaga: W przypadku małych Gmin, w których docelowo będzie zatrudniony jeden Ekodardca, realizacja wszystkich przypisanych zadań przez jednoosobowe stanowisko będzie utrudniona. Realizacja „Programu Stop Smoking" powinna być przypisana do ogólnych „Zadań wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad	powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony **z roku 2022 na 2023,** uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. **Należy podkreślić, iż obowiązek ten dotyczy <u>budynków</u> użyteczności publicznej, zatem nie obejmuje <u>obiektów</u>, takich jak oczyszczalnia ścieków.** 2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. Ponadto Województwo Małopolskie oferuje szereg szkoleń oraz ofertę studiów podyplomowych, które pomogą przygotować Ekodoradcę do pracy. Działania te kierowane będą także do pozostałych pracowników gminy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		gmin', tak aby kierownicy poszczególnych urzędów, w oparciu o posiadany potencjał kadrowy mogli samodzielnie decydować, która komórka lub osoba będzie realizować dany zakres obowiązków lub jego część. […] 6) Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochorny powietrza: a) Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia [..] 4.Uwaga: Kontrole interwencyjne powinny być realizowane w trybie 2 dni roboczy od zgłoszenia (w przypadku mniejszych gmin nie posiadającej straży gminnej i realizacji zadań przez pracowników urzędów gmin zatrudnionych w systemie 8 godzinnym – od poniedziałku do piątku – nie zawsze będzie możliwe do zrealizowania kontroli w ciągu 1 dnia roboczego). Informacja o podjętych działaniach i rezultatach kontroli, w przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja, powinna zostać zaktualizowana w ciągu 7 dni roboczych. Ponadto, w działaniach krótkoterminowyhch przy 2 i 3 stopniu zagrożenia wskazano jako obowiązek – przeprowadzanie kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze co najmniej 5 kontroli dziennie, co może nie być możliwe do wykonania, z uwagi na ograniczone godziny pracy urzędów (dotyczy to szczególnie gmin, w których nie funkcjonuje straż gminna). W związku z tym, proponuję wprowadzenie zapisu dotyczącego rekomendowanej ilości kontroli do wykonania dziennie, a nie obowiązkowej. *[…] 11) Rekomendowanie jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in.: zatrudnienie Ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi Czyste Powietrze, realizację programów dotacyjnych wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie powietrza, działania edukacyjno-informacyjne dotyczące ochrony powietrza, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków w gminie, termomodernizację budynków użyteczności publicznej.[…]* 5.Uwaga: Proponuję poszerzenie ww. katalogu zadań: o montaż OZE i modernizacje instalacji centralnego ogrzewania w budynku użyteczności publicznej, a także umożliwienie uwzględniania wydatków związanych ze zleceniem	4. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy poprzez uzależnienie liczby kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.* 5. W katalogu działań znajdują się już wydatki związane z termomodernizacją budynków użyteczności publicznej. Nie wprowadza się jednak wydatków wynikających z zadań, których wdrażanie nie wynika z Programu ochrony powietrza. Gminy, niezależnie od Programu, zobowiązane są opracowywania dokumentów strategicznych. 6. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		opracowania dokumentów strategicznych dotyczących poprawy jakości powietrza (np. Program Gospodarki Niskoemisyjnej etc.) *[…] 12) Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. [..]* 6. Uwaga: Gminy nie mają „realnej" możliwości wyegzekwowanie od mieszkańców wymiany źródła ciepła w budynkach będących ich własnością. Tym samym Gmina nie może być zobligowana do osiągnięcia wymaganej w projekcie POP ilości wymienionych źródeł ciepła zarówno ze względu na braku narzędzia „stricte" prawnego jak i ograniczone możliwości finansowania wymiany kotłów. Nawet przy założeniu wsparcia ze środków zewnętrznych np. z WFOŚiGW w ramach Programu „Czyste Powietrze", z NFOŚiGW w ramach Programu „Stop Smoking" – mieszkańcy muszą wyrazić zainteresowanie, zgodzić się na „zastępcze" wykonanie inwestycji lub zaangażować własne środki i prawidłowo rozliczyć dotację. W wyniku przeprowadzonej dotychczas przez Gminę Bolesław inwentaryzacji źródeł ogrzewania budynków mieszkalnych ustalono, iż do końca 2022 r. (zgodnie z uchwałą „antysmogową") konieczna jest wymiana u mieszkańców kotłów na węgiel lub drewno, gdyż nie spełniają żadnych norm emisyjnych – w prawie 1,300 budynkach. Zatem, przy założeniu udzielenia dotacji na poziomie 3,5 tys. zł/kocioł, wydatki na cel powinny wynieść ok. 4,55 mln zł. Ad. Działanie 3. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej. Kod działania: PL12_ONE Zadania do realizacji Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin: *[…] 1) Prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą na terenie gminy, który eksploatuje instalację spalania paliw stałych […]* 7.Uwaga: Małopolskie Centrum Przedsiębiorczości w Krakowie, za pośrednictwem Ekodoradców dla biznesu, realizuje zadania dotyczące udzielania informacji w	uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. By przyspieszyć wymianę kotłów w gminach jako działanie naprawcze wskazano m.in. utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, dzięki czemu mieszkańcy w łatwiejszy sposób będą mogli pozyskać dofinansowanie. Zwiększenie zainteresowania mieszkańców programami dotacyjnymi wymaga jednak również zaangażowania gminy m.in. w rozpowszechnienie informacji o wymaganiach uchwały antysmogowej. 7. To gmina jest w posiadaniu niezbędnych danych kontaktowych przedsiębiorców w ramach Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, dlatego też działanie to wskazano do realizacji gminom. Ponadto Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego może zapewnić gminom pomoc w opracowaniu informacji kierowanej do przedsiębiorców. 8. Poprawa jakości powietrza jest konieczna dla ochrony zdrowia mieszkańców. Ochrona zdrowia jest z kolei zagwarantowana Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej - art. 68 ust. 4 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mówi, iż „*Władze publiczne są obowiązane do zwalczania chorób epidemicznych i zapobiegania negatywnym dla zdrowia skutkom degradacji środowiska."* Ochrona zdrowia i życia mieszkańców powinna być jednym z nadrzędnych celów jej działań. W strategię tę wpisują się działania na rzecz ograniczenia wpływu zanieczyszczeń na zdrowie mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sprawie dostępnych form dofinansowania do wymiany kotłów dla przedsiębiorców. Ze względu na szeroki zakres tematyczny oraz konieczność bieżącego śledzenia dostępnych form dofinansowania i nowości technologicznych, prowadzenie akcji informacyjnej dla przedsiębiorców nie powinno być cedowane do realizacji tylko i wyłącznie na gminy. Realizacja wskaźnika dotyczącego dotarcie do każdego podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą na terenie gminy, z informacją dotyczącą aktualnych form dofinansowania, za pośrednictwem urzędów gmin/miast, jest obarczona wysokim ryzykiem braku możliwości zrealizowania tego zadania na zadawalającym poziomie oraz powiela działania, które są realizowane ze środków publicznych przez inną instytucję. Przedsiębiorcy także powinny być prawnie zobowiązani do przekazywania do gmin informacji, o źródłach ogrzewania posiadanych obiektów, w tym eksploatacji instalacji spalania paliw stałych. Ponadto, pragnę zaznaczyć, że Samorząd Województwa Małopolskiego nie powinien stosować preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP, gdyż jest to kryterium promujące gminy, które angażują środki finansowe oraz wykazują swoją aktywność wyłącznie w jednym z obszarów swoich zadań własnych, tym samym dyskryminując inne ważne i pilne potrzeby mieszkańców.	
375	**Urząd Miasta Gorlice**	Dotyczy: konsultacje ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020r. znak SR-V.721.2.12.2020 ws. wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem), Miasto Gorlice przedkłada poniższe uwagi. Zobowiązanie gmin do zakup energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, wręcz niemożliwym w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwy. Zakup energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co na pewno wpłynie na i tak już obciążony w związku z pandemią budżet gminy. Pozostałe proponowane rozwiązanie także nie uwzględniają czasu jaki jest potrzebny do rozeznania możliwości pozyskiwania i dystrybucji energii z oze do budynków użyteczności publicznej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		W sprawie utworzenia od 1 stycznia przyszłego roku stanowiska obsługi Rządowego Programu Priorytetowego Czyste Powietrze (dalej PP Cz.P.) w porozumieniu z WFOŚiGW w Krakowie, uważamy że jest to działanie wykraczające poza kompetencje gminy. Środki w ramach wspomnianego programu rozdzielane są na poziomie centraklnym (bez udziału gmin), a od dłuższego czasu prowadzone były usprawnienia programu mające na celu ułatwienie wnioskodawcom staranie się o środki. Pojawiła się nowa wersja programu, która jest bardziej przejrzysta i mieszkańcy po zapoznaniu się z wymaganą dokumentacją nie powinni mieć już problemów z wnioskowaniem o środki. Oczywiście chcielibyśmy zaznaczyć, że gmina aktywnie informuje o możliwościach finansowania w ramach PP Cz. P. a także innych programach dotacyjnych realizowanych zarówno ze środków własnych gminy, programach realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, programów Mój Prąd, Moja Woda a także o możliwościach odliczenia działań termomodernizacyjnych w ramach ulgi podatkowej. Zatrudniony Ekodoradca udziela kompleksowych informacji w tym zakresie. Jednak obowiązek przystąpienia do porozumienia z WFOŚiGW oraz utworzenie punktu obsługi PP Cz. P. bez wsparcia finansowego z zewnątrz nie zostanie przez nas zaaprobowane. W tym zakresie obsługa programu Czyste Powietrze jak i obsługa inwestycji w ramach programu Stop Smog poprzez Ekodardcę także jest dla nas zapisem, który nie otrzyma aprobaty. Miasto orlice realizuje wiele zewnętrznych programów w zakresie ograniczenia niskiej emisji. W jego realizację zaangażowanych jest wielu pracowników, z wielu wydziałów. W związku z tym, narzucenie obsługi programów, które nie są realizowane przez gminę na jednego, aw przyszłości dwóch pracowników stanowi niedoszacowanie działań jakie należy podjąć aby prawidłowo je wdrażać. W tym miejscu chcemy także zwrócić uwagę na to, że zarówno Program Czyste Powietrze jak i Program Stop Smog nadal wymagają dopracowania, a zgłaszane do nich uwagi nadal nie zostają uwzględnione. Przyglądamy się programowi Stop Smog i zauważyliśmy brak zaangażowania samorządów w jego realizację. Oczywiście ma na to wpływ wiele czynników. Oba wspomniane programy wymagają jeszcze wielu zmian, a by mogły powszechnie funkcjonować. Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej dotyczącej tzw. Uchwały Antysmogowej, co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałe, także na chwilę obecną jest niemożliwa do realizacji w taki sposób, aby była przeprowadzona rzetelnie. Obecnie, w związku z brakiem obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania i podejmujemy ciągłe działania celem ich pozyskania, jednak obserwujemy, że pozyskiwanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stałe jest utrudnione. Jeśli pojawi się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o	• *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przeprowadzonych modernizacjach – gmina będzie posiadać niemalże pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. W obecnej chwili, wg zapisów mówiących że już od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarcie z informacją do tych budynków wiąże się z dotarciem z informacją do wszystkich punktów adresowych, z wyłączeniem tych, co do których posiadamy już dane na temat ogrzewania zgodnego z wspomnianą Uchwałą. Należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwe największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe". Taki zapis pozwoli nam się z niego wywiązać na tyle rzetelnie na ile to możliwe. W sprawie zapisu dotyczącego konieczności przeprowadzenia inwentaryzacji w 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku, wnioskujemy o wydłużenie tych terminów lub zmniejszenie ilości wymaganych inwentaryzacji. Miasto Gorlice prowadzi kontrole połączone z inwentaryzacją, rokrocznie przekazujemy mieszkańcom ankiety do pozyskania danych wymaganych w Bazie Inwentaryzacji, udostępniliśmy także możliwość składania ankiet w formie elektronicznej. Mimo starań, w związku z brakiem obowiązku mieszkańców do sprawozdawczości w tym zakresie, na chwilę obecną Miasto Gorlice posiada dane inwentaryzacji z ok.30% budynków i lokali na terenie miasta. Kontrole interwencyjne i planowe są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, nawet w przypadku Miasta Gorlice, która posiada Straż Miejska będzie trudne do realizacji ze względu na mnogość obowiązków jakie posiada Straż. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu do co najmniej 2 dni roboczych oraz w przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja – aktualizację informacji o podjętych działaniach w ciągu 7 dni. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% badań próbek popiołu paleniskowych także jest zbędne. Na terenie Gorlic, w ciągu roku prowadzenia kontroli, konieczność pobierania próbki wystąpiła 1 raz. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i należy ją wykonywać głównie w przypadku niepewności co do spalanego paliwa lub w przypadku nie przyjęcia mandatu przez osobę, która ewidentnie popełniła wykroczenie – wynik analizy stanowi wtedy dowód w postępowaniu. Kontrole planowe powinny być określone nie ilościowo, a procentowo w stosunku do zlokalizowanych na terenie gmin budynków i lokali. Większość mieszkańców Miasta Gorlice zamieszkuje wielorodzinne budynki mieszkalne, zasilane z sieci	Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. **3. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 4. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ciepłowniczej, lokalnej kotłowni lub indywidualnego systemu ogrzewania gazowego. Kontrola powinna objąć dany od serek budynków i lokali, co do których brak jest informacji w Bazie Inwentaryzacji, które nie posiadają ogólnego (zewnętrznego) systemu zasilania w energię cieplną tj. sieć ciepłowniczą lub lokalną kotłownię. Przygotowanie analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski można określić jako niemożliwe do realizacji z kilku względów. Celem wzięcia udziału w Programie Stop Smog należy m.in. udokumentować problem związany z niską emisją. Miasto Gorlice podawane jest jako jedno z najmniej zanieczyszczonych pod względem jakości powietrza w Małopolsce, więc już samo udokumentowanie problemu może okazać się problematyczne. Nie oznacza to jednak, że problem ubóstwa energetycznego nie dotyczy mieszkańców Gorlic. W ramach realizacji wspomnianego programu udziela się dofinansowania polegające na likwidacji dotychczasowego, nieekologicznego źródła ogrzewania na paliwo stałe na przyłącz do sieci ciepłowniczej, elektroenergetycznej lub sieci gazowej. Nie ulega wątpliwości, że koszty ogrzewania przy użyciu nowych źródeł mogą pogłębiać problemy finansowe budynków objętych przedsięwzięciem w ramach programu Stop Smog. W wielu przypadkach korzystniejszym rozwiązaniem może okazać się montaż kotła na biomasę (pod względem kosztów eksploatacji tego urządzenia w okresie trwałości projektu). Ponadto program Stop Smog bardzo intensywnie angażuje gminę w zakresie jego realizacji – począwszy od przygotowania kosztownej i czasochłonnej dokumentacji, poprzez całość okresu realizacji i trwałości projektu, zgodnie z zapisem dotyczącym programu, który mówi: „Gmina pełni rolę inwestora i jest odpowiedzialna za cały proces naboru i realizacji inwestycji". Gmina końcowo odpowiada za: opracowanie dokumentacji, inwentaryzację, selekcję obiektów, dobór przedsięwzięcia, które nie należy do zasobów gminy. Końcowe zużycie energii jak i trwałość inwestycji gwarantuje w rzeczywistości mieszkaniec, na co gmina nie może mieć realnego wpływu. W kwestii zwiększonych kosztów za ogrzewanie proponuje się rodzinom dotkniętym ubóstwem energetycznym dopłaty do wyższych kosztów ogrzewania. W tej sprawie mogą wystąpić liczne nadużycia, których gmina nie będzie w stanie kontrolować. Zwracamy także uwagę na nieprawidłowe, równe traktowanie kotłów na biomasę i kotłów węglowych. Kotły na biomasę należą do źródeł cieplnej pochodzącej z OZE i takie też stanowisko przyjmują zapisy stosowane w Unii Europejskiej. Gaz natomiast jest kopalnym źródłem energii. Różnice wynikają jedynie z różnego stosunku emisji pyłów i CO_2. W przypadku energii z biomasy emisja CO_2 równoważy się do zera, natomiast w przypadku kotłów z gazowych taka sytuacja występuje w odniesieniu do pyłów. W związku z tym, w naszej opinii nie należy wykluczać	powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 5. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 6. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów."*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*. 7. Liczba kontroli planowych została uzależniona od liczby mieszkańców, co również przekłada się na zabudowę na terenie gminy. Określenie liczby kontroli w liczbach bezwzględnych eliminuje również problem interpretacyjny po stronie gmin w zakresie roku odniesienia (liczby, rodzaju budynków, w oparciu o które należałoby wyznaczyć liczbę kontroli). Wyboru budynków, które obejmie kontrola, może dokonać gmina. Mogą to być wskazane w uwadze lokale.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dofinansowań, a wręcz udzielać wsparcia dla energii ze źródeł odnawialnych, w tym z biomasy. W związku z projektem uchwały ws. POP i zapisem dotyczącym liberalizacji jej zapisów względem tzw. Uchwały Antysmogowej, prosimy o zwrócenie uwagi na zachowanie równowagi w punkcie dotyczącym wymiany kotłów niespełniających wymogów Uchwały Antysmogowej. W tejże uchwale mowa jest o całkowitym zakazie eksploatacji klasy 1,2 i pozaklasowych kotłów na paliwo stałe, a zapisy konsultowanej uchwały mówią o dopuszczeniu eksploatacji 30% tych urządzeń na terenie gminy. Jesteśmy otwarci na rozmowy w sprawie usprawnień wspomnianych w piśmie programów wsparcia finansowego dotyczących realizacji inwestycji mających na celu ograniczenia niskiej emisji. Mamy doświadczenie, wiedzę na temat zapotrzebowania na tego typu inwestycje i chcemy pomóc w usprawnieniu udzielania środków na ten cel. Rekomendujemy przed wprowadzeniem tak drastycznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza przeprowadzenie rozmów w włodarzami małopolskich gmin oraz osób merytorycznie i finansowo odpowiedzialnych za tematy związane z programami dotacyjnymi na walkę z niską emisją w celu przedstawienia wątpliwości i wypracowania jak najlepszych rozwiązań celem ich szybkiego i realnego wdrożenia. Wyrażamy także swoje niezadowolenie, z braku wprowadzenia jakichkolwiek zmian dotyczących uwag zgłoszonych przez Miasto Gorlice podczas poprzednich konsultacji Programu Ochrony Powietrza i liczymy na uwzględnienie naszych uwag w trakcie trwających konsultacji. Liczymy na ścisłą współpracę w ramach wdrażania Programu Ochrony Powietrza ze wszystkimi, którym zależy na poprawie jakości powietrza. Mamy świadomość, że tylko wspólne, wzmożone działania mogą przynieść wymierny efekt w poprawie jakości powietrza.	8. Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. 9. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Program nie promuje wykorzystania gazu, a najkorzystniejsze pod kątem wpływu na jakość powietrza odnawialne źródła energii. Takie samo podejście rekomenduje Europejska Agencja Środowiska, będąca jedną z agencji Unii Europejskiej. W swoim briefingu z grudnia 2019 r. wskazuje, iż istotnie wykorzystanie biomasy spowodowało redukcję emisji gazów cieplarnianych, jej wykorzystanie przyczyniło się także do wzrostu emisji pyłów oraz lotnych związków organicznych. Dlatego też rekomenduje się, by przy tworzeniu planów/strategii energetycznych i klimatycznych, zwrócić uwagę i mieć świadomość wpływu spalania biomasy na jakość powietrza. Pozwoli to zmaksymalizować korzyści klimatyczne i zdrowotne transformacji energetycznej.[119] Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie

[119] Źródło: Europejska Agencja Środowiska, Briefing no. 13/2019, *Renewable energy in Europe: key for climate objectives, but air pollution needs attention*, https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/7a501ab29deb42bcb87acc2c363e6e59

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Oznacza to, iż zadaniem gminy jest osiągnięcie wymaganego stopnia wymiany urządzeń, który nie stanowi 100% urządzeń podlegających wymianie ze względu na fakt, iż uchwała antysmogowa nakłada obowiązek bezpośrednio na mieszkańca. Zapis ten nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie zapisów uchwały antysmogowej. Zadaniem gmin jest egzekwowanie jej zapisów w ramach kontroli,
376	**Osoba prywatna**	Wprowadzane zmiany w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu nie są dobre. Zgadzam się, że może zostać wprowadzone ograniczenie dla ścisłego centrum Krakowa (obwodnica II), ale dalsze ograniczenia różnież dla obszarów wewnątrz obwodnicy IV są zbyt nieprzemyślane. W szczególności jeśli chodzi o branie pod uwagę dobra mieszkańców. Dużo z nich dopiero co kupiło samochody które wciąż w przeciągu paru lat będą nadawały się do użytkowania, a nie mają możliwości na wymiane samochodu na nowszy spełniający normy. Skutkować to będzie brakiem możliwości dojazdu do własnego domu lub mieszkania - ograniczenie swobody. Jak pokazują ostatnie miesiące kiedy ruch samochodowy w Krakowie był mocno ograniczony - jakośc powietrza wcale się znacznie nie poprawiła - główną przyczyną są piece z okolicznych miejscowości, dlatego uważam że powinno się w pierwszej kolejności zmienić piece sąsiadujących miejscowości, a nie ograniczać swobody mieszkańców Krakowa. Ponadto planowane podwyżki cen biletów komunikacji miejskiej nie zachęcają do korzystania z tego transportu, który osobiście w miarę możliwości polecam i z którego sama dużo korzystam. Uważam że miasto powinno zapewnić niższe ceny biletów na komunikację miejską, co zachęci część mieszkańców na zmiane sposobu transportu do pracy czy szkoły i w ten sposób ruch samochodowy wewnątrz miasta zmniejszy się samoistnie bez ograniczenia dla swobody.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[120], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[121]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu

[120] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[121] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
377	**Małopolski Urząd Wojewódzki**	Odpowiadając na pismo nr SR-V,721.2.14.2020 z 8 lipca 2020 r. w sprawie konsultacji społecznych prowadzonych nad nowym Programem ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie – Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego wnosi propozycję poprawki w projekcie Planu ochrony powietrza: rozdziale 10.3.1. „Zadania wspierające realizację planu działań krótkoterminowych” zapis *„Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego zobowiązuje się do bieżącej aktualizacji listy kontaktowej do przedstawicieli największych regionalnych mediów (radio, prasa, telewizja, serwisy internetowe)i przekazywania bezpośredni komunikatów o 2. i 3.stopniu zagrożenia* (wykreślić). 2) w rozdziale 10.3.2. „Działania krótkoterminowe ze względu na przekroczenia poziomów dopuszczalnych, docelowych, alarmowych oraz poziomu informowania” 2 stopień zagrożenia – kod pomarańczowy. Proponowany zapis: Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego: powiadamia niezwłocznie społeczeństwo, w sposób zwyczajowo przyjęty na terenie województwa małopolskiego, w tym przez Regionalny System Ostrzegania i za jego pośrednictwem media publiczne, przekazuje komunikat do właściwych powiatowych centrów zarządzania kryzysowego. 3) w rozdziale 10.3.2. „Działania krótkoterminowe ze względu na przekroczenia poziomów dopuszczalnych, docelowych, alarmowych oraz poziomu informowania” 3 stopień zagrożenia – kod czerwony Proponowany zapis: Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego: powiadamia niezwłocznie społeczeństwo, w sposób zwyczajowo przyjęty na terenie województwa małopolskiego, w tym przez Regionalny System Ostrzegania i za jego pośrednictwem media publiczne, przekazuje komunikat do właściwych powiatowych centrów zarządzania kryzysowego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zadanie związane z powiadamianiem mediów regionalnych o wprowadzeniu stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza nie powinno stanowić problemu, gdyż w praktyce sprowadzi się do poszerzenia listy odbiorców informacji o wprowadzeniu danego stopnia o kontakty przedstawicieli mediów regionalnych. Jednocześnie, przy braku uciążliwości niniejszego zadania, informowanie mediów pozwoli na zwiększenie grupy mieszkańców, do których dotrze informacja o stopniu zagrożenia oraz związanych z nimi zaleceniach. Efekt będzie zatem znacząco większy niż nakład pracy do jego wypracowania. Uwzględnia się uwagę związaną z dodaniem informowania społeczeństwa w sposób zwyczajowo przyjęty. Media powinny być jednak powiadomione nie tylko przez Regionalny System Ostrzegania, ale także dodatkowo z wykorzystaniem listy kontaktowej przedstawicieli mediów.
378	**Starosta Dąbrowski**	Starosta Dąbrowski proponuje, aby w projekcie Planu ochrony powietrza w rozdziale 10.3.2. „Działania krótkoterminowe ze względu na przekroczenia poziomów dopuszczalnych, docelowych, alarmowych oraz poziomu informowania” w procesie	**NIE UWZGLĘDNIONO** Działanie wskazane do realizacji przez Powiatowe Centrum Zarządzania Kryzysowego jest zgodne z art. 5 ust. 1 oraz ust. 2 lit. d)

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dystrybucji ostrzeżeń 2. i 3. stopnia zagrożenia (odpowiednio kod pomarańczowy i czerwony) jedynym z zadań nałożonych na Powiatowe Centra Zarządzania Kryzysowego jest przekazanie otrzymanych komunikatów na adresy e-mail placówek oświatowo-wychowawczych i opiekuńczo-wychowawczych (szkół, przedszkoli, żłobków, domów dziecka itp.) oraz placówek ochrony zdrowia i opieki społecznej z terenu całego powiatu. Powyżej przywołane zadanie stoi w sprzeczności z zapisami art. 19 ust. 1 ustawy o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 1398), który stanowi, że to wójt/burmistrz/prezydent odpowiada za sprawy związane z zarządzaniem kryzysowym na terenie gminy. Dystrybucja komunikatów stopnia 2. i 3. powinna odbywać się zgodnie z procedurą kolportażu innych ostrzeżeń np. meteorologicznych i hydrologicznych przyjętą przez Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego i Powiatowe Centra Zarządzania Kryzysowego. W tej procedurze to Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie przesyła ostrzeżenia do Powiatowych Centrów Zarządzania Kryzysowego, które przekazują je do Urzędów Gmin lub Gminnych Centrów Zarządzania Kryzysowego, jeśli takie zostały utworzone. W ostatnim etapie to Urzędy Gmin/Gminne Centra Zarządzania Kryzysowego przekazują ostrzeżenia do wytypowanych odbiorców, którzy znajdują się na terenie ich gminy. W związku z powyższym tożsame zapisy powinny znaleźć się również w „Programie ochrony powietrza dla województwa małopolskiego" w rozdziale 10.3.2 i *to Urzędy Gmin/ Gminne Centra Zarządzania Kryzysowego powinny przekazywać komunikaty stopnia 2 i 3 otrzymane z Powiatowego Centrum Zarządzania Kryzysowego na adresy e-mail placówek oświatowo - wychowawczych i opiekuńczo - wychowawczych (szkół, przedszkoli, żłobków, domów dziecka itp.) oraz placówek ochrony zdrowia i opieki społecznej z terenu swojej gminy.*	ustawy z dnia z dnia 26 kwietnia 2007 r. *o zarządzaniu kryzysowym*. 2. W skład planów zarządzania kryzysowego (w tym planów powiatowych) wchodzą zadania określone planami działań krótkoterminowych, o których mowa w art. 92 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - *Prawo ochrony środowiska*. W Planie działań krótkoterminowych przedstawiono obowiązki poszczególnych jednostek, co powinno zostać uwzględnione w ww. planach. W Planie wyznaczono Powiatowe Centra Zarządzania Kryzysowego jako jednostki odpowiedzialne ze przekazanie otrzymanych komunikatów na adresy e-mail placówek oświatowo-wychowawczych i opiekuńczo-wychowawczych (szkół, przedszkoli, żłobków, domów dziecka itp.) oraz placówek ochrony zdrowia i opieki społecznej oraz do urzędów gmin na swoim obszarze, by skrócić drogę przekazywanych informacji. Ostrzeżenia i informacje o konieczności podjęcia działań powinny dotrzeć do społeczeństwa jak najwcześniej.
379	**Starosta Brzeski**	Starosta Brzeski pozytywnie opiniuje projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, za wyjątkiem poniższych punktów, które opiniuje negatywnie: punkt 1 na str. 43 projektu w „Zadania starostów powiatów" dotyczącego następującego działania powierzonego do realizacji dla starostów powiatów cyt. "1. Prowadzenie przekazanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie, kontroli interwencyjnych (w tym również w ramach aplikacji Ekointerwencji administrowanej przez UMWM) w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska u podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Weryfikacja zgłoszeń i kontrola powinna następować w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia".	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Zadanie zostało doprecyzowane, by nie budziło wątpliwości w zakresie jego zgodności z kompetencjami starosty określonymi w przepisach krajowych oraz procedurami, w ramach których starostowie podejmują kontrole. Uwzględniono również ograniczenia związane z czasem reakcji na kontrolę. 2. Brak jest wskazanego w uwadze działania w Programie.

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		punkt 5 na str. 43 w „Zadania starostów powiatów" dotyczącego następującego działania powierzonego do realizacji dla starostów powiatów cyt. „Prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą na terenie powiatu, który eksploatuje instalację spalania paliw stałych". Obowiązek zakreślony w punkcie 1 na str. 43 w „Zadania starostów powiatów" projektu uchwały jest niewykonalny w tak określonym brzmieniu, ze względów organizacyjnych, kadrowych oraz przepisów prawa. W punkcie tym wskazano, iż pracownicy starostwa powiatowego powinni przeprowadzić kontrole interwencyjne przekazane przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Z takiego zapisu nie wynika, że te kontrole będą z zakresu działania Starosty Brzeskiego. Natomiast zapis art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska wskazuje, iż m*arszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów*. Ze względów organizacyjnych i kadrowych nie jest możliwe do wykonania wyżej wymienione zadanie w terminie 1 dnia roboczego od zgłoszenia. A mianowicie: przychodzące pismo jest rejestrowane w kancelarii ogólnej, później kierowane do dekretacji przez osobę upoważnioną, a następnie przekazywane do Wydziału Ochrony Środowiska, który znajduje się w innym budynku niż siedziba Starostwa Powiatowego w Brzesku. Pisma trafiają do Wydziału Ochrony Środowiska na drugi dzień od daty wpływu w godzinach około południowych. Aby pojechać w teren mamy możliwość korzystać z dwóch samochodów służbowych przeznaczonych dla pracy całego starostwa. Zgodnie z procedurami wewnętrznymi, aby skorzystać z samochodu służbowego należy go zamówić pisemnie około 2 tygodnie wcześniej. Jeżeli się okaże, że w danym dniu samochody są zajęte przez inne wydziały nie mamy możliwości wyjazdu w teren. Ponadto należy zaznaczyć, że w Starostwie Powiatowym w Brzesku jeden pracownik zajmuje się zakresem ochrony powietrza. W sytuacji urlopu, zwolnienia chorobowego lub natłoku obowiązków nie będzie możliwe przeprowadzenie w ciągu jednego dnia roboczego kontroli interwencyjnej przekazanej przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie lub w ramach aplikacji Ekointerwencja. Starosta Brzeski proponuje aby do omawianego punktu dopisać sformułowanie cyt. „w zakresie objętym właściwością tego organu.", proponuje również aby weryfikacja zgłoszeń i kontrola powinna nastąpić w ciągu 7 dni roboczych od zgłoszenia. Odnośnie punktu 5 na str. 43 w „Zadania starostów powiatów" Starosta Brzeski nie posiada informacji na temat wszystkich podmiotów prowadzących działalność	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		gospodarczą na terenie powiatu, które eksploatują instalację spalania paliw stałych. Starosta ma wiedzę wyłącznie na temat podmiotów które dokonały zgłoszenia instalacji lub uzyskały pozwolenie na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza z instalacji spalania paliw i dokonuje kontroli tych podmiotów zgodnie z obowiązującymi przepisami. W związku z brakiem wiedzy na temat wszystkich podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na terenie powiatu, które eksploatują instalację spalania paliw stałych, Starosta Brzeski nie ma danych kontaktowych takich podmiotów np. adresu, w związku z powyższym nie ma możliwości dotrzeć do tych podmiotów z informacją o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów.	
380	**Nauka**	Jako posiadacz samochodu spełniającego powyższe normy, winienem się z zaplanowanych zmian cieszyć. Mniejszy ruch, krótszy czas przejazdu. Niestety biorąc pod uwagę, opracowania niemieckie, że strefy "czyste" nie spełniły swego zadania, trudno pozostać obojętnym na ten pomysł. Dodatkowo warto pamiętać, że emisja spowodowana ruchem samochodowym to kilka, kilkanaście procent w zależności od badań. Obecnie miasto tonie w korkach i nie ogłaszane są alarmy smogowe, jak to ma miejsce w okresie zimowym. W mojej ocenie konieczne jest zintensyfikowanie działań w gminach ościennych, które odpowiadają za nasze powietrze. Skała będąca każdego roku rekordzistką, ma znikomy ruch samochodowy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zgodnie z analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu.
381	**Inne**	UZUPEŁNIENIE Stanowiska Zarządu Małopolskiego Cechu Zdunów i Zawodów Pokrewnych wobec przedstawionej na otwartych Konsultacjach Społecznych propozycji : Programu Ochrony Powietrza (POP) dla Małopolski Przedstawiona z załącznikami wersja propozycji POP 2020 nie uwzględnia przekazywanych w toku prowadzonych prac uwag skierowanych przez branżę zduńską, której wprost i bezpośrednio dotyczą przedstawione propozycje działań naprawczych. Wprawdzie odnotowano uwagę dotyczącą wysokości wskaźników emisji w uzasadnieniu do uchwały ale zamiast skorygować wskaźniki, nie zostały one podane w opracowaniu. Mimo, że - inaczej niż w POP ubiegłych lat, autorzy propozycji POP 2020 nie podają wysokości wskaźników emisji pyłów ze spalania biomasy drzewnej/leśnej przyjętych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Jak wskazano w Raporcie z konsultacji społecznych projektu Programu ochrony powietrza, w celu diagnozy jakości powietrza wykorzystane zostały wskaźniki emisji zanieczyszczeń zgodne z rekomendacją Ministerstwa Środowiska (obecnie Klimatu), tj. wskaźniki wykorzystane przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami. W Programie zapisano również, że w celu przeprowadzenia modelowania wariantów działań naprawczych, wykorzystano Bazę inwentaryzacji przygotowaną na potrzebę Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Było to konieczne ze względu na fakt, iż baza emisyjna udostępniona przez KOBiZE nie zawiera danych o rodzaju ogrzewania w danej lokalizacji, a jedynie wynikową emisję zanieczyszczeń. W tak stworzonej bazie nie ma zatem możliwości wprowadzenia zmian w zakresie rodzaju wykorzystywanego źródła ciepła, co stanowi podstawę analizy zmian w stężeniu zanieczyszczeń. Z tego względu, co również zostało przedstawione w Programie, by

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		do obliczeń i modelowania matematycznego poziomów stężeń zanieczyszczeń i spodziewanych efektów ekologicznych, to jednak na postawie porównania podanych poziomów wielkości emisji, stwierdzamy, że zostały wykonane one w oparciu o podobnie jak w ubiegłych latach, skandalicznie zawyżony wskaźnik dla biomasy drzewnej. Branża zduńska wskazała już we wcześniejszych pismach kierowanych do merytorycznie nadzorujących Autorów propozycji POP Przedstawicieli Zarządu Wojewódzkiego na popełniony błąd w przyjęciu wysokości wskaźnika, lecz ze zdumieniem stwierdza, że nie został on poprawiony. Dokonywane obliczenia - podobnie jak w poprzednich POP, opierając się na wielokrotnie zawyżonym wskaźniku, nadal utrzymują propozycje „działań naprawczych" podtrzymujących i wprowadzających nowe ograniczenia dla stosowania biomasy drzewnej dla celów indywidualnego ogrzewania budynków mieszkalnych. - Skoro Autorzy propozycji POP 2020 za zgodą zlecających i pełniących merytoryczny nadzór, nadal obliczają osiągnięcie efektu ekologicznego w oparciu o wadliwy wskaźnik, to w ten sposób niedopuszczalnie zawyżają udział emisji z ogrzewczy pomieszczeń spalających drewno i formułują propozycje działań ograniczających lub wykluczających możliwość ich stosowania. Zarząd Cechu zwraca się do Autorów POP o skorygowanie popełnionego błędu oraz o ujawnienie wskaźników i obliczeń, których brak uniemożliwia naszym ekspertom ich rzetelną ocenę i możliwość poprawy przedstawionych do konsultacji propozycji POP. Tylko usunięcie wskazanego błędu i wprowadzenie działań naprawczych w oparciu o rzeczywiste poziomy emisji ogrzewaczy pomieszczeń, pozwoli na ukazanie ich roli w wykorzystaniu i przyspieszeniu likwidacji starych „kopciuchów" węglowych, by w możliwie najszybszym czasie i w najtańszy sposób móc osiągnąć zamierzony efekt ekologiczny poprawy jakości powietrza oraz wskazany cel neutralności klimatycznej. Ponadto zgłaszamy zastrzeżenia dotyczące sposobu przedstawiania informacji źródłowych na których opierano się w opracowaniu: 1. Z dwóch podanych źródeł literatury, które mogą być podstawą do przyjęcia wskaźników emisji jedno jest nie dostępne: „Raport z szacowania na podstawie pomiarów wskaźników emisji podstawowych zanieczyszczeń powietrza emitowanych z indywidualnych źródeł ciepła" – Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla, Zabrze, 2017 w związku z tym nie można zweryfikować uzyskanych rezultatów modelowania ani wyników szacowania emisji. W konsekwencji nie można również ocenić czy założony wpływ wprowadzenia Scenariuszy działań naprawczych przyniesie założone skutki zdrowotne.	dokonać wyznaczenia wielkości emisji zanieczyszczeń według poszczególnych scenariuszy działań naprawczych, wykorzystano Bazę inwentaryzacji, która została stworzona na potrzebę Programu. Dzięki temu możliwe było wykorzystanie dokładniejszych danych, tj. informacji o rodzaju ogrzewania w danej lokalizacji. W Bazie wykorzystano wskaźniki EMEP, które pozwalają rozróżnić wielkość emisji zanieczyszczeń w zależności od klasy urządzenia i określenie dla nich różnych wskaźników. Wskaźniki wykorzystane na potrzebę Programu zostaną dodane do dokumentu. W celu uzyskania dostępu do bazy KOBiZE należy zwrócić się do tejże jednostki. 1. „Raport z szacowania na podstawie pomiarów wskaźników emisji podstawowych zanieczyszczeń powietrza emitowanych z indywidualnych źródeł ciepła" – Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla, Zabrze, 2017 jest dostępny do pobrania pod adresem: http://www.ichpw.pl/blog/2017/12/11/wskazniki-emisji-zanieczyszczen-powietrza-emitowanych-indywidualnych-zrodel-ciepla/ 2. Wskaźniki emisji wykorzystane w bazie emisyjnej na potrzebę Programu ochrony powietrza zostały dodane do Programu. 3. O udostępnienie bazy emisji KOBIZE należy zwrócić się do tejże jednostki. W rozdziale 4 wskazane zostało, że bilanse do scenariuszy działań naprawczych zostały stworzone w oparciu o emisję wyliczoną niezależnie od Bazy emisji dostarczonej przez KOBIZE: *„W celu przeprowadzenia szczegółowej analizy jakości powietrza w roku prognozy po wprowadzeniu działań naprawczych sporządzona została szczegółowa baza danych o emisji liniowej oraz emisji z rolnictwa i emisji powierzchniowej z sektora komunalno-bytowego, która oparta została o dane wprowadzane do bazy inwentaryzacji urządzeń na terenie województwa małopolskiego przez wszystkie gminy (Baza inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce). W ramach bazy oszacowane zostały wielkości emisji uwzględniając szczegółowe dane w podziale na budynki w gminach. Baza emisji wykorzystana do modelowania dla scenariuszy działań została zweryfikowana z danymi z bazy inwentaryzacji źródeł ogrzewania (Baza inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce) i uzyskano dużą zgodność danych w przypadku powiatów o najwyższym*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2.Cytowane wielokrotnie źródło: Opracowanie Atmoterm S.A. na podstawie danych bazy przygotowane na potrzeby Programu ochrony powietrza za 2018 rok, nie jest dostępne publicznie i nie można zweryfikować tej informacji. 3. Dane przedstawione w Tabeli 13 opierają się na Centralnej Bazie Emisyjnej KOBIZE wykorzystanej do rocznej oceny jakości powietrza dla województwa małopolskiego za rok 2018, która również nie jest dostępna publicznie. W celu wyliczenia emisji zanieczyszczeń niezbędnego do wprowadzenia zmian wynikających z danego scenariusza, np. zmiany struktury źródeł ogrzewania, zastąpienie kotłów pozaklasowych kotłami ekologicznymi, dokona zmiany danych do obliczenia wielkości emisji, które pozwoliłyby na wyznaczenie zmian w stężeniach zanieczyszczeń. Brak wyjaśnień w sposobie przeliczenia, nie pozwala na zweryfikowanie tej metody i powoduje, że obliczenia efektów do poszczególnych scenariuszy są niewiarygodne. 4. Weryfikacja modelu obliczeniowego przeprowadzona została dla 90% punktów monitoringu w danym okresie, dla wartości dopuszczalnej a w ofercie wykonawcy opracowania założono 80% zgodność bez uwzględniania tego limitu dopuszczonego przez z dyrektywę CAFE. 5. Słusznie założono, podając w Tabeli 53. Wskaźnik wzrostu emisji dla poszczególnych rodzajów paliw, ale odnoszono się jedynie do kotłów, dla których stosuje się normę PN-EN 303:5/2012, całkowicie pomijając możliwość stosowania normy PN-EN 16510 i PN EN 15250, jak również PN EN 15544 do wyznaczania wskaźników emisji dla ogrzewaczy pomieszczeń. W wyniku powyższych błędów i braków zwracamy się o ich usunięcie i poprawienie proponowanego POP 2020.	*poziomie inwentaryzacji danych przez gminy. Wielkość emisji oszacowana w bazie na potrzebę wykonania modelowania scenariuszy jest zatem bardzo bliska emisji z inwentaryzacji źródeł spalania."* Ponadto w rozdziale 17.4.1. Załącznika nr 2 do Uchwały zawarto opis scenariuszy wraz z założeniami, które posłużyły do ich opracowania. Metodyka inwentaryzacji emisji była również przedstawiona do konsultacji społecznych w listopadzie 2019 roku. 4. W rozdziale 17.2. wskazane zostało że metodyka zgodnie z Dyrektywą CAFE wskazuje na definicję niepewności, natomiast nie wskazuje się, że została ona w ten sposób wyliczona dla stanowisk pomiarowych. Błędy niepewności zostały wyliczone nawet dla benzo(a)pirenu, którego pomiary prowadzone są okresowo, a średnia roczna wyliczana często z niepełnej serii pomiarowej. Informacja o definicji niepewności jest zatem tylko wskazaniem do przepisów prawnych, natomiast nie odnosi się do wymogów określonych dla niniejszego programu ochrony powietrza. 5. Wskaźnik zmiany emisji dla poszczególnych rodzajów paliw został przyjęty dla wszystkich urządzeń zasilanych paliwami stałymi, nie tylko tych, które wskazane są w normie PN-EN 303:5/2012. Opis zostanie poprawiony, by nie budził wątpliwości.
382	**Osoba prywatna**	Proponowane ograniczenia odnośnie ruchu starszych pojazdów, szczególnie osobowych są drastycznym i radykalnym rozwiązaniem. Co więcej wyglądają na ideologicznie motywowane, aby zmusić mieszkańców Krakowa do pozbycia się samochodów. Proponowane rozwiązania będą miały fatalne konsekwencje dla gospodarki Krakowa i jego konkurencyjności. O ile wprowadzanie ograniczeń dla pojazdów komercyjnych może być jakoś uzasadnione ponieważ te pojazdy pracują przeważnie cały dzień, o tyle kompletny zakaż dla wszystkich wliczając w to mieszkańców nie do przyjęcia i spowoduje odpływ zarówno ludzi i ich podatków z miasta, ponieważ tego typu zakazy idą zdecydowanie za daleko. Ponadto podczas pandemii zwiazanej z COVID-19 ruch na ulicach Krakowa zmniejszył się o ok 80% natomiast nie zanotowano jakiegoś drastycznego spadku	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nieczystości w powietrzy, nie tego związanego z transportem. Co sugerunie ze proponowane radykalne ograniczeniu ruchu nie tylko nie bedzie miało spodziewanego efekty ale również zniecheci ludzi do miszkania i płacenia podatków na terenie miasta	wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[122]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny

[122] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
383	**Osoba prywatna**	Ograniczenia w ruchu oparte o normy spalin są błędne I nie powinny zostać uchwalone.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[123] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary*

[123] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zdalne emisji spalin" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
384	**Osoba prywatna**	O ile jak najbardziej pozytywnie odnoszę się do planu ograczenia smogu w krakowie, tak całkowicie nie zgadzam się z założeniami ograniczenia emisji transportu, które w głównej mierze nie wpływają na powstawanie smogu w aglomeracji krakowskiej, jak również powinny dotyczyć transportu ciężkiego, strefa tempo-30 przy obecnie wprowadzanych zmianach w organizacji ruchu (przyklady nowej huty itp) jest spełniona z nawiązką poprzez pojazdy stojące w korkach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[124] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

[124] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
385	**Osoba prywatna**	jestem przeciw ograniczeniom ruchu samochodowego opartego na systemie EURO. System jakosci powietrza w Krakowie powinien sie skupic na utrzymaniu kanalow wentylacyjnych miasta i obszarow zielonych - powstrzymanie budownictwa blokow i biurowcow na kazdym wolnym skwerze.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
386	**Osoba prywatna**	Zakaz jest nie do spełnienia, społeczeństwa nie stać na samochody spełniające normy czystości. O ile przestrzeganie zakazów można wymusić od osób przyjeżdżających, to egzekwowanie ich od mieszkańców jest nie do przyjęcia. A co z osobami NIEPEŁNOSPRAWNYMI? Jestem posiadaczem pojazdu z 2002 roku z windą a, koszt wymiany na auto spełniające normy jest dla mnie poza zasiegiem finansowym.... I długo nie będzie mnie stać na taki samochód.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[125], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
387	**Osoba prywatna**	Wyrażam negatywną opinię o proponowanych rozwiązaniach w obszarze "Ograniczenie emisji z transportu". Już pandemia koronawirusa pokazała, że transport nie odpowiada za zanieczyszczenie w tak dużym stopniu, jak jest to od lat propagowane. Dodatkowo proponowane ramy czasowe, dotyczące wprowadzenia wszelkich ograniczeń, powodują wykluczenie wielotysięcznej liczby mieszkanców z możliwości korzystania z prywatnego transportu oraz skazują wiele firm transportowych na bankructwo.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[126]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego

[125] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[126] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
388	**Przedsiębiorca**	Nie ma takiej opcji przy obecnych przecietnych zasobach finansowych obywateli! Jak obnizycie podatki o 2/3, poprawcie bogactwo społeczeństwa 3x to będzie to społeczeństwo stac na taką zmianę środków transportu!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[127], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

[127] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
389	**Światowy Ruch Katolików na rzecz Środowiska**	Apel o skuteczny Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski . Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan . W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie . Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego “kopciucha”. Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania “kopciuchów” z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie	nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
390	**Osoba prywatna**	Dlaczego nie ma wyjątków dla samochodów zabytkowych oraz motocykli ? Dlaczego przepis krzywdzi najbardziej motocyklistów? Norma Euro 4 w motocyklach obowiązuje od roku 2017 co oznacza że starsze motocykle już nie będą mogły się poruszać po Krakowie co oznacza ze ok 80% motocyklistów nie będzie mogła po nim się poruszać. Co do samochodów kogo będzie stać na zakup samochodu z silnikiem diesla który będzie spełniał normy projektu ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[128] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w

[128] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
391	**Inne**	W związku z kontynuacją prac nad aktualizacją POP dla Małopolski, przesyłamy nasze uwagi i sugestie do programu ochrony powietrza, wynikające z doświadczeń i zaobserwowanych patologii w obszarze ochrony powietrza, których istnienie skutecznie blokuje dojście naszego regionu do jakości powietrza bezpiecznej dla mieszkańców. Prosimy o nie robienie kroku w tył, a w przód i nie uleganie presji lobbystów, pragnących utrzymania status quo, kosztem zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Uleganie presji sprzedawców urządzeń grzewczych na paliwa stałe, sprzedawców węgla, uciążliwych zakładów przemysłowych emitujących toksyczne substancje bez jakiejkolwiek efektywnej kontroli lub pozwolenia, czy innych grup interesów, byłoby nie tylko nieetyczne w obliczu obecnej wiedzy na temat tysięcy zgonów rocznie, wskutek brudnego powietrza, ale także rażącą niegospodarnością i wymierną stratą publicznych pieniędzy poniesionych na walkę ze smogiem w Krakowie i całym regionie, która bez zakładanej kontynuacji zaplanowanych działań, skazana jest na niepowodzenie. W OBSZARZE NISKIEJ EMISJI Z GOSPODARSTW DOMOWYCH 1. Objęcie nadzorem Urzędu Marszałkowskiego kontroli spalania niedozwolonych paliw przez gminną straż miejską oraz powołanie międzygminnej straży do w/w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10% kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Organem nadzorującym działalność straży miejskich i gminnych jest wojewoda przy pomocy komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji działającego w jego imieniu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kontroli. Niestety efektywność strażników zależy wprost proporcjonalnie od zaangażowania władz gminnych, którym podlegają, a zaangażowanie władz gminnych naszego regionu, jest niestety niskie. Ze skawińskiego doświadczenia widać również, że choć liczba przeprowadzonych kontroli to już ponad tysiąc, to liczba nałożonych mandatów jest niewielka. Interwencja kończyła się mandatem głównie wtedy, gdy problem monitorowali i eskalowali aktywiści społeczni lub skawiński Wydział Ochrony Powietrza. Zwyczajnie szkoda jest pieniędzy podatników na jałowe kontrole i dalsze oszukiwanie się, że są one należycie prowadzone. 2. Wprowadzenie zakazu montowania źródeł ciepła na paliwa stałe w nowych budynkach, oddawanych do użytku od 2022 roku, zgodnie z zapisami uchwały kierunkowej Rady Miasta i Gminy Skawina nr VI/58/19 (link w załączniku numer 1), z tą zmianą, że kominki powinny zostać dopuszczone tylko jako alternatywne źródło ciepła, na wypadek awarii sieci elektrycznej lub gazowej i tylko wtedy użytkowane. Dodatkowo, zakaz powinien objąć bezwzględnie wszystkie gminy, w których stopień gazyfikacji jest wyższy niż 50%. W OBSZARZE EMISJI PRZEMYSŁOWYCH 3. Zaprzestanie stosowania wadliwego prawa kompensacji emisji, w ramach którego zakłady przemysłowe mogą podnieść emisję pyłów do powietrza, jeśli sfinansują na danym obszarze wymianę kotłów niskoemisyjnych i przez to (często niestety teoretycznie) obniżą emisję na danym obszarze. Uzasadnienie: Pierwszą wadą prawa kompensacji jest to, że uciążliwe zakłady mogą podnieść nieodwracalnie emisję pyłów, a z nimi emisję fetoru i toksycznych substancji, które jak wiadomo nie są monitorowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, czyli przez nikogo w Polsce. Wskutek tego prawa, w obszarach narażonych na masowe emisje pyłów i towarzyszących im gazów z wysoce uciążliwych zakładów (jak Skawina, południowy Kraków, Oświęcim), nigdy nie uda się zredukować zanieczyszczeń powietrza do bezpiecznego minimum. Drugą wadą prawa kompensacji jest to, że kompensacja może odbyć się bez udziału i wiedzy władz gminnych, a w przypadku ich sprzeciwu, zgodę mogą wyrazić gminy sąsiednie, oddalone nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Tak stało się w Skawinie, gdy wskutek presji społecznej Starosta Powiatowy zapytał Burmistrza o opinię na przeprowadzenie kompensacji pyłów przez uciążliwy zakład. Burmistrz wskutek protestów mieszkańców nie zgodził się, przez co firma ubiegała się o zgodę na kompensację u Burmistrza sąsiedniej gminy, by podnieść emisję w zakładzie w Skawinie. Z obawy o podniesienie jednocześnie emisji towarzyszących zanieczyszczeń gazowych oraz emisji pyłów w ogóle, gdy w gminie Skawina proces wymiany przestarzałych kotłów rozpoczął się z zaangażowaniem lokalnych środków i ma się dobrze, władze sąsiedniej gminy	2. W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin na ich wniosek. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). 3. Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego. 4. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla nich kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku *o Inspekcji Ochrony Środowiska.* Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		również nie zgodziły się na przeprowadzenie kompensacji, aby nie podnosić nieodwracalnie emisji pyłów tam, gdzie wysiłkiem społecznym zaczyna on być skutecznie redukowany. Inaczej już było, gdy o kompensację ubiegała się inna uciążliwa skawińska firma, o której uciążliwości związanej z emisjami do powietrza, zrobiło się głośno w pierwszej połowie 2019 roku. Niestety w tym wypadku kompensacja zostało przeprowadzona wyłącznie przez Starostwo Powiatowe (wg uzyskanych przez nas informacji bez zaangażowania i opinii władz Gminy Skawina) i firma, które podczas pierwszej kontroli WIOŚ nie miała pozwolenia na emisje, już je otrzymała dzięki kompensacji, choć składu chemicznego jej wyziewów również do tej pory nie zbadano, stąd wciąż nie wiadomo, czy emisji ulega tylko ujęty w pozwoleniu pył, czy towarzyszące zanieczyszczenia gazowe. Na emisje z zakładu wciąż skarżą się mieszkańcy. Jak widać, wskutek wadliwego prawa kompensacji, nawet przy pełnym zaangażowaniu gmin przemysłowych, skazane są one (oraz gminy sąsiadujące, jak południowy Kraków narażony na około 1,5 mln ton zanieczyszczeń gazowych rocznie wg. oficjalnych danych) na niepełną redukcję emisji pyłów oraz zagrożone podniesieniem emisji przemysłowych gazów, które jak wiadomo nie są monitorowane przez nikogo w Polsce. 4. Podniesienie opłat za emisję zanieczyszczeń do powietrza przez zakłady przemysłowe oraz wprowadzenie dotkliwych kar, za emisje substancji nieujętych w pozwoleniu, łącznie z zatrzymaniem uciążliwej produkcji do czasu eliminacji nieprawidłowości. Dla jednoznacznej weryfikacji emisji, podjęcie współpracy z akredytowanymi jednostkami i przeprowadzenie akredytowanych badań emisji na emitorach uciążliwych zakładów, przez przeprowadzenie audytów ekologicznych w przypadku skarg na zakłady lub podejrzeń emisji substancji nieujętych w pozwoleniu lub ponad ujęty w pozwoleniu limit. 5. Wprowadzenie zasady konieczności konsultacji wydawanych pozwoleń na emisje substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe z gminami i stroną społeczną, na których obszarze zakłady funkcjonują oraz zebranie sumarycznych danych o dotychczasowych emisjach na danym obszarze, przed podjęciem decyzji o wydaniu pozwolenia na nowe emisje danego związku chemicznego. 6. Zlecenie przez Marszałka Województwa Małopolskiego przeglądu ekologicznego wszystkich przedsiębiorstw, których funkcjonowanie wymaga pozwolenia zintegrowanego. Doświadczenia Skawiny pokazują, że Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, o ile nie towarzyszy im zainteresowanie opinii publicznej, prowadzi jedynie kontrole dokumentów, a nie stanu faktycznego, czyli rzeczywistego rozmiaru emisji na emitorach konkretnych zakładów. Nadzór Marszałka pozwoliłby nie tylko określić stan faktyczny, tzn. porównać obowiązujące pozwolenia ze zmierzoną przez akredytowane instytucje bezpośrednio na emitorach emisją, co	działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw. 5. Postępowanie administracyjne w zakresie wydawania pozwoleń na emisję substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe regulowane jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* oraz wskazane w niej zapisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*, które określają strony tego postępowania. Podobnie jak w sprawach opisanych w powyższych punktach, Program ochrony powietrza nie może wpływać na zapisy aktów prawa wyższego rzędu. Jednak, by zapewnić gminom bieżącą informację o wydawanych pozwoleniach zobowiązano organy wydające decyzje do bieżącego informowania władz gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. Ponadto zobowiązano podmioty eksploatujące instalację objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającego zgłoszeniu do dostosowania do wymagań wynikających z konkluzji BAT. Nie przewiduje się dla nich odstępstw, gdy są zlokalizowane na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza. 6. Marszałek Województwa Małopolskiego dokonuje kontroli przedsiębiorstw w zakresie zgodnym z jego kompetencjami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska*. Analiza pozwolenia zintegrowanego musi zostać przeprowadzona przynamniej raz na 5 lat (art. 216 ustawy Poś), co ma na celu ocenę aktualności pozwolenia w z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań. Przeprowadzenie kontroli podmiotów objętych pozwoleniem zintegrowanym w tak szerokim zakresie, z uwzględnieniem pomiarów emisji zanieczyszczeń, należy do kompetencji WIOŚ. Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko liczba podmiotów, ale też zakres wydawanych pozwoleń jest znaczący, co wymagałoby kilkuset pomiarów. Jak wspomniano, działania, mające na celu weryfikację aktualności pozwoleń realizowane są na bieżąco przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Ponadto Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o *Inspekcji Ochrony Środowiska* jest jednym z organów Inspekcji Ochrony Środowiska. Marszałek Województwa Małopolskiego nie może sprawować swego rodzaju „kontroli” nad

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		może zapobiec narażeniu mieszkańców i pracowników na potencjalnie szkodliwe substancje chemiczne, ale również umożliwiłoby wykrycie emisji nie ujętych w pozwoleniu, za które przedsiębiorstwa powinny wnosić stosowne opłaty do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Stan obecny, tj. brak monitoringu czy chociażby okresowych kontroli ilości emitowanych substancji do powietrza, prowadzi zarówno do nadużyć i niebezpiecznych praktyk zakładów, a przez to narażenie na masowe emisje mieszkańców, jak i powoduje brak należytej rekompensaty ze strony uciążliwych i niejednokrotnie niebezpiecznych dla środowiska zakładów, na rzecz Województwa Małopolskiego. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	jego działalnością. Organem wyższego stopnia w tym przypadku jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.
392	**Inne**	W związku z kontynuacją prac nad aktualizacją POP dla Małopolski, przesyłamy nasze uwagi i sugestie do programu ochrony powietrza, wynikające z doświadczeń i zaobserwowanych patologii w obszarze ochrony powietrza, których istnienie skutecznie blokuje dojście naszego regionu do jakości powietrza bezpiecznej dla mieszkańców. Prosimy o nie robienie kroku w tył, a w przód i nie uleganie presji lobbystów, pragnących utrzymania status quo, kosztem zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Uleganie presji sprzedawców urządzeń grzewczych na paliwa stałe, sprzedawców węgla, uciążliwych zakładów przemysłowych emitujących toksyczne substancje bez jakiejkolwiek efektywnej kontroli lub pozwolenia, czy innych grup interesów, byłoby nie tylko nieetyczne w obliczu obecnej wiedzy na temat tysięcy zgonów rocznie, wskutek brudnego powietrza, ale także rażącą niegospodarnością i wymierną stratą publicznych pieniędzy poniesionych na walkę ze smogiem w Krakowie i całym regionie, która bez zakładanej kontynuacji zaplanowanych działań, skazana jest na niepowodzenie. W OBSZARZE NISKIEJ EMISJI Z GOSPODARSTW DOMOWYCH 1. Objęcie nadzorem Urzędu Marszałkowskiego kontroli spalania niedozwolonych paliw przez gminną straż miejską oraz powołanie międzygminnej straży do w/w kontroli. Niestety efektywność strażników zależy wprost proporcjonalnie od zaangażowania władz gminnych, którym podlegają, a zaangażowanie władz gminnych naszego regionu, jest niestety niskie. Ze skawińskiego doświadczenia widać również, że choć liczba przeprowadzonych kontroli to już ponad tysiąc, to liczba nałożonych mandatów jest niewielka. Interwencja kończyła się mandatem głównie wtedy, gdy problem monitorowali i eskalowali aktywiści społeczni lub skawiński Wydział Ochrony Powietrza. Zwyczajnie szkoda jest pieniędzy podatników na jałowe kontrole i dalsze oszukiwanie się, że są one należycie prowadzone.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10% kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Organem nadzorującym działalność straży miejskich i gminnych jest wojewoda przy pomocy komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji działającego w jego imieniu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. 2. W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin na ich wniosek. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2. Wprowadzenie zakazu montowania źródeł ciepła na paliwa stałe w nowych budynkach, oddawanych do użytku od 2022 roku, zgodnie z zapisami uchwały kierunkowej Rady Miasta i Gminy Skawina nr VI/58/19 (link w załączniku numer 1), z tą zmianą, że kominki powinny zostać dopuszczone tylko jako alternatywne źródło ciepła, na wypadek awarii sieci elektrycznej lub gazowej i tylko wtedy użytkowane. Dodatkowo, zakaz powinien objąć bezwzględnie wszystkie gminy, w których stopień gazyfikacji jest wyższy niż 50%. W OBSZARZE EMISJI PRZEMYSŁOWYCH 3. Zaprzestanie stosowania wadliwego prawa kompensacji emisji, w ramach którego zakłady przemysłowe mogą podnieść emisję pyłów do powietrza, jeśli sfinansują na danym obszarze wymianę kotłów niskoemisyjnych i przez to (często niestety teoretycznie) obniżą emisję na danym obszarze. Uzasadnienie: Pierwszą wadą prawa kompensacji jest to, że uciążliwe zakłady mogą podnieść nieodwracalnie emisję pyłów, a z nimi emisję fetoru i toksycznych substancji, które jak wiadomo nie są monitorowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, czyli przez nikogo w Polsce. Wskutek tego prawa, w obszarach narażonych na masowe emisje pyłów i towarzyszących im gazów z wysoce uciążliwych zakładów (jak Skawina, południowy Kraków, Oświęcim), nigdy nie uda się zredukować zanieczyszczeń powietrza do bezpiecznego minimum. Drugą wadą prawa kompensacji jest to, że kompensacja może odbyć się bez udziału i wiedzy władz gminnych, a w przypadku ich sprzeciwu, zgodę mogą wyrazić gminy sąsiednie, oddalone nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Tak stało się w Skawinie, gdy wskutek presji społecznej Starosta Powiatowy zapytał Burmistrza o opinię na przeprowadzenie kompensacji pyłów przez uciążliwy zakład. Burmistrz wskutek protestów mieszkańców nie zgodził się, przez co firma ubiegała się o zgodę na kompensację u Burmistrza sąsiedniej gminy, by podnieść emisję w zakładzie w Skawinie. Z obawy o podniesienie jednocześnie emisji towarzyszących zanieczyszczeń gazowych oraz emisji pyłów w ogóle, gdy w gminie Skawina proces wymiany przestarzałych kotłów rozpoczął się z zaangażowaniem lokalnych środków i ma się dobrze, władze sąsiedniej gminy również nie zgodziły się na przeprowadzenie kompensacji, aby nie podnosić nieodwracalnie emisji pyłów tam, gdzie wysiłkiem społecznym zaczyna on być skutecznie redukowany. Inaczej już było, gdy o kompensację ubiegała się inna uciążliwa skawińska firma, o której uciążliwości związanej z emisjami do powietrza, zrobiło się głośno w pierwszej połowie 2019 roku. Niestety w tym wypadku kompensacja została przeprowadzona wyłącznie przez Starostwo Powiatowe (wg uzyskanych przez nas informacji bez zaangażowania i opinii władz Gminy Skawina) i firma, które podczas pierwszej kontroli WIOŚ nie miała pozwolenia na emisje, już je otrzymała dzięki kompensacji, choć składu chemicznego jej wyziewów również do tej pory nie zbadano, stąd wciąż nie wiadomo, czy emisji ulega tylko ujęty w	należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). 3. Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego. 4. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla nich kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku *o Inspekcji Ochrony Środowiska.* Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw. 5. Postępowanie administracyjne w zakresie wydawania pozwoleń na emisję substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe regulowane jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* oraz wskazane w niej zapisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*, które określają strony tego postępowania. Podobnie jak w sprawach opisanych w powyższych punktach, Program ochrony powietrza

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pozwoleniu pył, czy towarzyszące zanieczyszczenia gazowe. Na emisje z zakładu wciąż skarżą się mieszkańcy. Jak widać, wskutek wadliwego prawa kompensacji, nawet przy pełnym zaangażowaniu gmin przemysłowych, skazane są one (oraz gminy sąsiadujące, jak południowy Kraków narażony na około 1,5 mln ton zanieczyszczeń gazowych rocznie wg. oficjalnych danych) na niepełną redukcję emisji pyłów oraz zagrożone podniesieniem emisji przemysłowych gazów, które jak wiadomo nie są monitorowane przez nikogo w Polsce. 4. Podniesienie opłat za emisję zanieczyszczeń do powietrza przez zakłady przemysłowe oraz wprowadzenie dotkliwych kar, za emisje substancji nieujętych w pozwoleniu, łącznie z zatrzymaniem uciążliwej produkcji do czasu eliminacji nieprawidłowości. Dla jednoznacznej weryfikacji emisji, podjęcie współpracy z akredytowanymi jednostkami i przeprowadzenie akredytowanych badań emisji na emitorach uciążliwych zakładów, przez przeprowadzenie audytów ekologicznych w przypadku skarg na zakłady lub podejrzeń emisji substancji nieujętych w pozwoleniu lub ponad ujęty w pozwoleniu limit. 5. Wprowadzenie zasady konieczności konsultacji wydawanych pozwoleń na emisje substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe z gminami i stroną społeczną, na których obszarze zakłady funkcjonują oraz zebranie sumarycznych danych o dotychczasowych emisjach na danym obszarze, przed podjęciem decyzji o wydaniu pozwolenia na nowe emisje danego związku chemicznego. 6. Zlecenie przez Marszałka Województwa Małopolskiego przeglądu ekologicznego wszystkich przedsiębiorstw, których funkcjonowanie wymaga pozwolenia zintegrowanego. Doświadczenia Skawiny pokazują, że Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, o ile nie towarzyszy im zainteresowanie opinii publicznej, prowadzi jedynie kontrole dokumentów, a nie stanu faktycznego, czyli rzeczywistego rozmiaru emisji na emitorach konkretnych zakładów. Nadzór Marszałka pozwoliłby nie tylko określić stan faktyczny, tzn. porównać obowiązujące pozwolenia ze zmierzoną przez akredytowane instytucje bezpośrednio na emitorach emisją, co może zapobiec narażeniu mieszkańców i pracowników na potencjalnie szkodliwe substancje chemiczne, ale również umożliwiłoby wykrycie emisji nie ujętych w pozwoleniu, za które przedsiębiorstwa powinny wnosić stosowne opłaty do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Stan obecny, tj. brak monitoringu czy chociażby okresowych kontroli ilości emitowanych substancji do powietrza, prowadzi zarówno do nadużyć i niebezpiecznych praktyk zakładów, a przez to narażenie na masowe emisje mieszkańców, jak i powoduje brak należytej rekompensaty ze strony uciążliwych i niejednokrotnie niebezpiecznych dla środowiska zakładów, na rzecz Województwa Małopolskiego. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	nie może wpływać na zapisy aktów prawa wyższego rzędu. Jednak, by zapewnić gminom bieżącą informację o wydawanych pozwoleniach zobowiązano organy wydające decyzje do bieżącego informowania władz gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. Ponadto zobowiązano podmioty eksploatujące instalację objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającego zgłoszeniu do dostosowania do wymagań wynikających z konkluzji BAT. Nie przewiduje się dla nich odstępstw, gdy są zlokalizowane na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza. 6. Marszałek Województwa Małopolskiego dokonuje kontroli przedsiębiorstw w zakresie zgodnym z jego kompetencjami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska*. Analiza pozwolenia zintegrowanego musi zostać przeprowadzona przynamniej raz na 5 lat (art. 216 ustawy Poś), co ma na celu ocenę aktualności pozwolenia w z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań. Przeprowadzenie kontroli podmiotów objętych pozwoleniem zintegrowanym w tak szerokim zakresie, z uwzględnieniem pomiarów emisji zanieczyszczeń, należy do kompetencji WIOŚ. Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko liczba podmiotów, ale też zakres wydawanych pozwoleń jest znaczący, co wymagałoby kilkuset pomiarów. Jak wspomniano, działania, mające na celu weryfikację aktualności pozwoleń realizowane są na bieżąco przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Ponadto Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o *Inspekcji Ochrony Środowiska* jest jednym z organów Inspekcji Ochrony Środowiska. Marszałek Województwa Małopolskiego nie może sprawować swego rodzaju „kontroli" nad jego działalnością. Organem wyższego stopnia w tym przypadku jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
393	**Osoba prywatna**	W związku z kontynuacją prac nad aktualizacją POP dla Małopolski, przesyłamy nasze uwagi i sugestie do programu ochrony powietrza, wynikające z doświadczeń i zaobserwowanych patologii w obszarze ochrony powietrza, których istnienie skutecznie blokuje dojście naszego regionu do jakości powietrza bezpiecznej dla mieszkańców. Prosimy o nie robienie kroku w tył, a w przód i nie uleganie presji lobbystów, pragnących utrzymania status quo, kosztem zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Uleganie presji sprzedawców urządzeń grzewczych na paliwa stałe, sprzedawców węgla, uciążliwych zakładów przemysłowych emitujących toksyczne substancje bez jakiejkolwiek efektywnej kontroli lub pozwolenia, czy innych grup interesów, byłoby nie tylko nieetyczne w obliczu obecnej wiedzy na temat tysięcy zgonów rocznie, wskutek brudnego powietrza, ale także rażącą niegospodarnością i wymierną stratą publicznych pieniędzy poniesionych na walkę ze smogiem w Krakowie i całym regionie, która bez zakładanej kontynuacji zaplanowanych działań, skazana jest na niepowodzenie. W OBSZARZE NISKIEJ EMISJI Z GOSPODARSTW DOMOWYCH 1. Objęcie nadzorem Urzędu Marszałkowskiego kontroli spalania niedozwolonych paliw przez gminną straż miejską oraz powołanie międzygminnej straży do w/w kontroli. Niestety efektywność strażników zależy wprost proporcjonalnie od zaangażowania władz gminnych, którym podlegają, a zaangażowanie władz gminnych naszego regionu, jest niestety niskie. Ze skawińskiego doświadczenia widać również, że choć liczba przeprowadzonych kontroli to już ponad tysiąc, to liczba nałożonych mandatów jest niewielka. Interwencja kończyła się mandatem głównie wtedy, gdy problem monitorowali i eskalowali aktywiści społeczni lub skawiński Wydział Ochrony Powietrza. Zwyczajnie szkoda jest pieniędzy podatników na jałowe kontrole i dalsze oszukiwanie się, że są one należycie prowadzone. 2. Wprowadzenie zakazu montowania źródeł ciepła na paliwa stałe w nowych budynkach, oddawanych do użytku od 2022 roku, zgodnie z zapisami uchwały kierunkowej Rady Miasta i Gminy Skawina nr VI/58/19 (link w załączniku numer 1), z tą zmianą, że kominki powinny zostać dopuszczone tylko jako alternatywne źródło ciepła, na wypadek awarii sieci elektrycznej lub gazowej i tylko wtedy użytkowane. Dodatkowo, zakaz powinien objąć bezwzględnie wszystkie gminy, w których stopień gazyfikacji jest wyższy niż 50%. W OBSZARZE EMISJI PRZEMYSŁOWYCH 3. Zaprzestanie stosowania wadliwego prawa kompensacji emisji, w ramach którego zakłady przemysłowe mogą podnieść emisję pyłów do powietrza, jeśli sfinansują na	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10% kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Organem nadzorującym działalność straży miejskich i gminnych jest wojewoda przy pomocy komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji działającego w jego imieniu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. 2. W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin na ich wniosek. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		danym obszarze wymianę kotłów niskoemisyjnych i przez to (często niestety teoretycznie) obniżą emisję na danym obszarze. Uzasadnienie: Pierwszą wadą prawa kompensacji jest to, że uciążliwe zakłady mogą podnieść nieodwracalnie emisję pyłów, a z nimi emisję fetoru i toksycznych substancji, które jak wiadomo nie są monitorowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, czyli przez nikogo w Polsce. Wskutek tego prawa, w obszarach narażonych na masowe emisje pyłów i towarzyszących im gazów z wysoce uciążliwych zakładów (jak Skawina, południowy Kraków, Oświęcim), nigdy nie uda się zredukować zanieczyszczeń powietrza do bezpiecznego minimum. Drugą wadą prawa kompensacji jest to, że kompensacja może odbyć się bez udziału i wiedzy władz gminnych, a w przypadku ich sprzeciwu, zgodę mogą wyrazić gminy sąsiednie, oddalone nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Tak stało się w Skawinie, gdy wskutek presji społecznej Starosta Powiatowy zapytał Burmistrza o opinię na przeprowadzenie kompensacji pyłów przez uciążliwy zakład. Burmistrz wskutek protestów mieszkańców nie zgodził się, przez co firma ubiegała się o zgodę na kompensację u Burmistrza sąsiedniej gminy, by podnieść emisję w zakładzie w Skawinie. Z obawy o podniesienie jednocześnie emisji towarzyszących zanieczyszczeń gazowych oraz emisji pyłów w ogóle, gdy w gminie Skawina proces wymiany przestarzałych kotłów rozpoczął się z zaangażowaniem lokalnych środków i ma się dobrze, władze sąsiedniej gminy również nie zgodziły się na przeprowadzenie kompensacji, aby nie podnosić nieodwracalnie emisji pyłów tam, gdzie wysiłkiem społecznym zaczyna on być skutecznie redukowany. Inaczej już było, gdy o kompensację ubiegała się inna uciążliwa skawińska firma, o której uciążliwości związanej z emisjami do powietrza, zrobiło się głośno w pierwszej połowie 2019 roku. Niestety w tym wypadku kompensacja zostało przeprowadzona wyłącznie przez Starostwo Powiatowe (wg uzyskanych przez nas informacji bez zaangażowania i opinii władz Gminy Skawina) i firma, które podczas pierwszej kontroli WIOŚ nie miała pozwolenia na emisje, już je otrzymała dzięki kompensacji, choć składu chemicznego jej wyziewów również do tej pory nie zbadano, stąd wciąż nie wiadomo, czy emisji ulega tylko ujęty w pozwoleniu pył, czy towarzyszące zanieczyszczenia gazowe. Na emisje z zakładu wciąż skarżą się mieszkańcy. Jak widać, wskutek wadliwego prawa kompensacji, nawet przy pełnym zaangażowaniu gmin przemysłowych, skazane są one (oraz gminy sąsiadujące, jak południowy Kraków narażony na około 1,5 mln ton zanieczyszczeń gazowych rocznie wg. oficjalnych danych) na niepełną redukcję emisji pyłów oraz zagrożone podniesieniem emisji przemysłowych gazów, które jak wiadomo nie są monitorowane przez nikogo w Polsce. 4. Podniesienie opłat za emisję zanieczyszczeń do powietrza przez zakłady przemysłowe oraz wprowadzenie dotkliwych kar, za emisje substancji nieujętych w pozwoleniu, łącznie z zatrzymaniem uciążliwej produkcji do czasu eliminacji nieprawidłowości. Dla jednoznacznej weryfikacji emisji, podjęcie współpracy z	nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). 3. Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego. 4. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla nich kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku *o Inspekcji Ochrony Środowiska*. Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw. 5. Postępowanie administracyjne w zakresie wydawania pozwoleń na emisję substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe regulowane jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* oraz wskazane w niej zapisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*, które określają strony tego postępowania. Podobnie jak w sprawach opisanych w powyższych punktach, Program ochrony powietrza nie może wpływać na zapisy aktów prawa wyższego rzędu. Jednak, by zapewnić gminom bieżącą informację o wydawanych pozwoleniach zobowiązano organy wydające decyzje do bieżącego informowania władz gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. Ponadto zobowiązano podmioty eksploatujące instalację objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającego zgłoszeniu do dostosowania do wymagań wynikających z konkluzji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		akredytowanymi jednostkami i przeprowadzenie akredytowanych badań emisji na emitorach uciążliwych zakładów, przez przeprowadzenie audytów ekologicznych w przypadku skarg na zakłady lub podejrzeń emisji substancji nieujętych w pozwoleniu lub ponad ujęty w pozwoleniu limit. 5. Wprowadzenie zasady konieczności konsultacji wydawanych pozwoleń na emisje substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe z gminami i stroną społeczną, na których obszarze zakłady funkcjonują oraz zebranie sumarycznych danych o dotychczasowych emisjach na danym obszarze, przed podjęciem decyzji o wydaniu pozwolenia na nowe emisje danego związku chemicznego. 6. Zlecenie przez Marszałka Województwa Małopolskiego przeglądu ekologicznego wszystkich przedsiębiorstw, których funkcjonowanie wymaga pozwolenia zintegrowanego. Doświadczenia Skawiny pokazują, że Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, o ile nie towarzyszy im zainteresowanie opinii publicznej, prowadzi jedynie kontrole dokumentów, a nie stanu faktycznego, czyli rzeczywistego rozmiaru emisji na emitorach konkretnych zakładów. Nadzór Marszałka pozwoliłby nie tylko określić stan faktyczny, tzn. porównać obowiązujące pozwolenia ze zmierzoną przez akredytowane instytucje bezpośrednio na emitorach emisją, co może zapobiec narażeniu mieszkańców i pracowników na potencjalnie szkodliwe substancje chemiczne, ale również umożliwiłoby wykrycie emisji nie ujętych w pozwoleniu, za które przedsiębiorstwa powinny wnosić stosowne opłaty do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Stan obecny, tj. brak monitoringu czy chociażby okresowych kontroli ilości emitowanych substancji do powietrza, prowadzi zarówno do nadużyć i niebezpiecznych praktyk zakładów, a przez to narażenie na masowe emisje mieszkańców, jak i powoduje brak należytej rekompensaty ze strony uciążliwych i niejednokrotnie niebezpiecznych dla środowiska zakładów, na rzecz Województwa Małopolskiego. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	BAT. Nie przewiduje się dla nich odstępstw, gdy są zlokalizowane na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza. 6. Marszałek Województwa Małopolskiego dokonuje kontroli przedsiębiorstw w zakresie zgodnym z jego kompetencjami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska*. Analiza pozwolenia zintegrowanego musi zostać przeprowadzona przynamniej raz na 5 lat (art. 216 ustawy Poś), co ma na celu ocenę aktualności pozwolenia w z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań. Przeprowadzenie kontroli podmiotów objętych pozwoleniem zintegrowanym w tak szerokim zakresie, z uwzględnieniem pomiarów emisji zanieczyszczeń, należy do kompetencji WIOŚ. Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko liczba podmiotów, ale też zakres wydawanych pozwoleń jest znaczący, co wymagałoby kilkuset pomiarów. Jak wspomniano, działania, mające na celu weryfikację aktualności pozwoleń realizowane są na bieżąco przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Ponadto Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o *Inspekcji Ochrony Środowiska* jest jednym z organów Inspekcji Ochrony Środowiska. Marszałek Województwa Małopolskiego nie może sprawować swego rodzaju „kontroli" nad jego działalnością. Organem wyższego stopnia w tym przypadku jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.
394	**Osoba prywatna**	W związku z kontynuacją prac nad aktualizacją POP dla Małopolski, przesyłamy nasze uwagi i sugestie do programu ochrony powietrza, wynikające z doświadczeń i zaobserwowanych patologii w obszarze ochrony powietrza, których istnienie skutecznie blokuje dojście naszego regionu do jakości powietrza bezpiecznej dla mieszkańców. Prosimy o nie robienie kroku w tył, a w przód i nie uleganie presji lobbystów, pragnących utrzymania status quo, kosztem zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Uleganie presji sprzedawców urządzeń grzewczych na paliwa stałe, sprzedawców węgla, uciążliwych zakładów przemysłowych emitujących toksyczne substancje bez jakiejkolwiek efektywnej kontroli lub pozwolenia, czy innych grup interesów, byłoby nie tylko nieetyczne w obliczu obecnej wiedzy na temat tysięcy zgonów rocznie, wskutek brudnego powietrza, ale	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		także rażącą niegospodarnością i wymierną stratą publicznych pieniędzy poniesionych na walkę ze smogiem w Krakowie i całym regionie, która bez zakładanej kontynuacji zaplanowanych działań, skazana jest na niepowodzenie. W OBSZARZE NISKIEJ EMISJI Z GOSPODARSTW DOMOWYCH 1. Objęcie nadzorem Urzędu Marszałkowskiego kontroli spalania niedozwolonych paliw przez gminną straż miejską oraz powołanie międzygminnej straży do w/w kontroli. Niestety efektywność strażników zależy wprost proporcjonalnie od zaangażowania władz gminnych, którym podlegają, a zaangażowanie władz gminnych naszego regionu, jest niestety niskie. Ze skawińskiego doświadczenia widać również, że choć liczba przeprowadzonych kontroli to już ponad tysiąc, to liczba nałożonych mandatów jest niewielka. Interwencja kończyła się mandatem głównie wtedy, gdy problem monitorowali i eskalowali aktywiści społeczni lub skawiński Wydział Ochrony Powietrza. Zwyczajnie szkoda jest pieniędzy podatników na jałowe kontrole i dalsze oszukiwanie się, że są one należycie prowadzone. 2. Wprowadzenie zakazu montowania źródeł ciepła na paliwa stałe w nowych budynkach, oddawanych do użytku od 2022 roku, zgodnie z zapisami uchwały kierunkowej Rady Miasta i Gminy Skawina nr VI/58/19 (link w załączniku numer 1), z tą zmianą, że kominki powinny zostać dopuszczone tylko jako alternatywne źródło ciepła, na wypadek awarii sieci elektrycznej lub gazowej i tylko wtedy użytkowane. Dodatkowo, zakaz powinien objąć bezwzględnie wszystkie gminy, w których stopień gazyfikacji jest wyższy niż 50%. W OBSZARZE EMISJI PRZEMYSŁOWYCH 3. Zaprzestanie stosowania wadliwego prawa kompensacji emisji, w ramach którego zakłady przemysłowe mogą podnieść emisję pyłów do powietrza, jeśli sfinansują na danym obszarze wymianę kotłów niskoemisyjnych i przez to (często niestety teoretycznie) obniżą emisję na danym obszarze. Uzasadnienie: Pierwszą wadą prawa kompensacji jest to, że uciążliwe zakłady mogą podnieść nieodwracalnie emisję pyłów, a z nimi emisję fetoru i toksycznych substancji, które jak wiadomo nie są monitorowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, czyli przez nikogo w Polsce. Wskutek tego prawa, w obszarach narażonych na masowe emisje pyłów i towarzyszących im gazów z wysoce uciążliwych zakładów (jak Skawina, południowy Kraków, Oświęcim), nigdy nie uda się zredukować zanieczyszczeń powietrza do bezpiecznego minimum. Drugą wadą prawa kompensacji jest to, że kompensacja może odbyć się bez udziału i wiedzy władz gminnych, a w przypadku ich sprzeciwu, zgodę mogą wyrazić gminy sąsiednie, oddalone nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Tak stało się w Skawinie, gdy wskutek presji społecznej Starosta	kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Organem nadzorującym działalność straży miejskich i gminnych jest wojewoda przy pomocy komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji działającego w jego imieniu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. 2. W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin na ich wniosek. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). 3. Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Powiatowy zapytał Burmistrza o opinię na przeprowadzenie kompensacji pyłów przez uciążliwy zakład. Burmistrz wskutek protestów mieszkańców nie zgodził się, przez co firma ubiegała się o zgodę na kompensację u Burmistrza sąsiedniej gminy, by podnieść emisję w zakładzie w Skawinie. Z obawy o podniesienie jednocześnie emisji towarzyszących zanieczyszczeń gazowych oraz emisji pyłów w ogóle, gdy w gminie Skawina proces wymiany przestarzałych kotłów rozpoczął się z zaangażowaniem lokalnych środków i ma się dobrze, władze sąsiedniej gminy również nie zgodziły się na przeprowadzenie kompensacji, aby nie podnosić nieodwracalnie emisji pyłów tam, gdzie wysiłkiem społecznym zaczyna on być skutecznie redukowany. Inaczej już było, gdy o kompensację ubiegała się inna uciążliwa skawińska firma, o której uciążliwości związanej z emisjami do powietrza, zrobiło się głośno w pierwszej połowie 2019 roku. Niestety w tym wypadku kompensacja zostało przeprowadzona wyłącznie przez Starostwo Powiatowe (wg uzyskanych przez nas informacji bez zaangażowania i opinii władz Gminy Skawina) i firma, które podczas pierwszej kontroli WIOŚ nie miała pozwolenia na emisje, już je otrzymała dzięki kompensacji, choć składu chemicznego jej wyziewów również do tej pory nie zbadano, stąd wciąż nie wiadomo, czy emisji ulega tylko ujęty w pozwoleniu pył, czy towarzyszące zanieczyszczenia gazowe. Na emisje z zakładu wciąż skarżą się mieszkańcy. Jak widać, wskutek wadliwego prawa kompensacji, nawet przy pełnym zaangażowaniu gmin przemysłowych, skazane są one (oraz gminy sąsiadujące, jak południowy Kraków narażony na około 1,5 mln ton zanieczyszczeń gazowych rocznie wg. oficjalnych danych) na niepełną redukcję emisji pyłów oraz zagrożone podniesieniem emisji przemysłowych gazów, które jak wiadomo nie są monitorowane przez nikogo w Polsce. 4. Podniesienie opłat za emisję zanieczyszczeń do powietrza przez zakłady przemysłowe oraz wprowadzenie dotkliwych kar, za emisje substancji nieujętych w pozwoleniu, łącznie z zatrzymaniem uciążliwej produkcji do czasu eliminacji nieprawidłowości. Dla jednoznacznej weryfikacji emisji, podjęcie współpracy z akredytowanymi jednostkami i przeprowadzenie akredytowanych badań emisji na emitorach uciążliwych zakładów, przez przeprowadzenie audytów ekologicznych w przypadku skarg na zakłady lub podejrzeń emisji substancji nieujętych w pozwoleniu lub ponad ujęty w pozwoleniu limit. 5. Wprowadzenie zasady konieczności konsultacji wydawanych pozwoleń na emisje substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe z gminami i stroną społeczną, na których obszarze zakłady funkcjonują oraz zebranie sumarycznych danych o dotychczasowych emisjach na danym obszarze, przed podjęciem decyzji o wydaniu pozwolenia na nowe emisje danego związku chemicznego.	4. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla nich kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku *o Inspekcji Ochrony Środowiska.* Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw. 5. Postępowanie administracyjne w zakresie wydawania pozwoleń na emisję substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe regulowane jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* oraz wskazane w niej zapisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*, które określają strony tego postępowania. Podobnie jak w sprawach opisanych w powyższych punktach, Program ochrony powietrza nie może wpływać na zapisy aktów prawa wyższego rzędu. Jednak, by zapewnić gminom bieżącą informację o wydawanych pozwoleniach zobowiązano organy wydające decyzje do bieżącego informowania władz gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. Ponadto zobowiązano podmioty eksploatujące instalację objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającego zgłoszeniu do dostosowania do wymagań wynikających z konkluzji BAT. Nie przewiduje się dla nich odstępstw, gdy są zlokalizowane na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza. 6. Marszałek Województwa Małopolskiego dokonuje kontroli przedsiębiorstw w zakresie zgodnym z jego kompetencjami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska*. Analiza pozwolenia zintegrowanego musi zostać przeprowadzona przynamniej raz na 5 lat (art. 216 ustawy Poś), co ma na celu ocenę aktualności pozwolenia w z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań. Przeprowadzenie kontroli podmiotów objętych pozwoleniem zintegrowanym w tak szerokim zakresie, z uwzględnieniem pomiarów emisji zanieczyszczeń, należy do kompetencji WIOŚ. Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko liczba podmiotów, ale

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		6. Zlecenie przez Marszałka Województwa Małopolskiego przeglądu ekologicznego wszystkich przedsiębiorstw, których funkcjonowanie wymaga pozwolenia zintegrowanego. Doświadczenia Skawiny pokazują, że Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, o ile nie towarzyszy im zainteresowanie opinii publicznej, prowadzi jedynie kontrole dokumentów, a nie stanu faktycznego, czyli rzeczywistego rozmiaru emisji na emitorach konkretnych zakładów. Nadzór Marszałka pozwoliłby nie tylko określić stan faktyczny, tzn. porównać obowiązujące pozwolenia ze zmierzoną przez akredytowane instytucje bezpośrednio na emitorach emisją, co może zapobiec narażeniu mieszkańców i pracowników na potencjalnie szkodliwe substancje chemiczne, ale również umożliwiłoby wykrycie emisji nie ujętych w pozwoleniu, za które przedsiębiorstwa powinny wnosić stosowne opłaty do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Stan obecny, tj. brak monitoringu czy chociażby okresowych kontroli ilości emitowanych substancji do powietrza, prowadzi zarówno do nadużyć i niebezpiecznych praktyk zakładów, a przez to narażenie na masowe emisje mieszkańców, jak i powoduje brak należytej rekompensaty ze strony uciążliwych i niejednokrotnie niebezpiecznych dla środowiska zakładów, na rzecz Województwa Małopolskiego. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	też zakres wydawanych pozwoleń jest znaczący, co wymagałoby kilkuset pomiarów. Jak wspomniano, działania, mające na celu weryfikację aktualności pozwoleń realizowane są na bieżąco przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Ponadto Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o *Inspekcji Ochrony Środowiska* jest jednym z organów Inspekcji Ochrony Środowiska. Marszałek Województwa Małopolskiego nie może sprawować swego rodzaju „kontroli" nad jego działalnością. Organem wyższego stopnia w tym przypadku jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.
395	**Osoba prywatna**	W związku z kontynuacją prac nad aktualizacją POP dla Małopolski, przesyłamy nasze uwagi i sugestie do programu ochrony powietrza, wynikające z doświadczeń i zaobserwowanych patologii w obszarze ochrony powietrza, których istnienie skutecznie blokuje dojście naszego regionu do jakości powietrza bezpiecznej dla mieszkańców. Prosimy o nie robienie kroku w tył, a w przód i nie uleganie presji lobbystów, pragnących utrzymania status quo, kosztem zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Uleganie presji sprzedawców urządzeń grzewczych na paliwa stałe, sprzedawców węgla, uciążliwych zakładów przemysłowych emitujących toksyczne substancje bez jakiejkolwiek efektywnej kontroli lub pozwolenia, czy innych grup interesów, byłoby nie tylko nieetyczne w obliczu obecnej wiedzy na temat tysięcy zgonów rocznie, wskutek brudnego powietrza, ale także rażącą niegospodarnością i wymierną stratą publicznych pieniędzy poniesionych na walkę ze smogiem w Krakowie i całym regionie, która bez zakładanej kontynuacji zaplanowanych działań, skazana jest na niepowodzenie. W OBSZARZE NISKIEJ EMISJI Z GOSPODARSTW DOMOWYCH 1. Objęcie nadzorem Urzędu Marszałkowskiego kontroli spalania niedozwolonych paliw przez gminną straż miejską oraz powołanie międzygminnej straży do w/w kontroli. Niestety efektywność strażników zależy wprost proporcjonalnie od zaangażowania władz gminnych, którym podlegają, a zaangażowanie władz gminnych naszego regionu, jest niestety niskie. Ze skawińskiego doświadczenia	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10% kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Organem nadzorującym działalność straży miejskich i gminnych jest wojewoda przy pomocy komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji działającego w jego imieniu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. 2. W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		widać również, że choć liczba przeprowadzonych kontroli to już ponad tysiąc, to liczba nałożonych mandatów jest niewielka. Interwencja kończyła się mandatem głównie wtedy, gdy problem monitorowali i eskalowali aktywiści społeczni lub skawiński Wydział Ochrony Powietrza. Zwyczajnie szkoda jest pieniędzy podatników na jałowe kontrole i dalsze oszukiwanie się, że są one należycie prowadzone. 2. Wprowadzenie zakazu montowania źródeł ciepła na paliwa stałe w nowych budynkach, oddawanych do użytku od 2022 roku, zgodnie z zapisami uchwały kierunkowej Rady Miasta i Gminy Skawina nr VI/58/19 (link w załączniku numer 1), z tą zmianą, że kominki powinny zostać dopuszczone tylko jako alternatywne źródło ciepła, na wypadek awarii sieci elektrycznej lub gazowej i tylko wtedy użytkowane. Dodatkowo, zakaz powinien objąć bezwzględnie wszystkie gminy, w których stopień gazyfikacji jest wyższy niż 50%. W OBSZARZE EMISJI PRZEMYSŁOWYCH 3. Zaprzestanie stosowania wadliwego prawa kompensacji emisji, w ramach którego zakłady przemysłowe mogą podnieść emisję pyłów do powietrza, jeśli sfinansują na danym obszarze wymianę kotłów niskoemisyjnych i przez to (często niestety teoretycznie) obniżą emisję na danym obszarze. Uzasadnienie: Pierwszą wadą prawa kompensacji jest to, że uciążliwe zakłady mogą podnieść nieodwracalnie emisję pyłów, a z nimi emisję fetoru i toksycznych substancji, które jak wiadomo nie są monitorowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, czyli przez nikogo w Polsce. Wskutek tego prawa, w obszarach narażonych na masowe emisje pyłów i towarzyszących im gazów z wysoce uciążliwych zakładów (jak Skawina, południowy Kraków, Oświęcim), nigdy nie uda się zredukować zanieczyszczeń powietrza do bezpiecznego minimum. Drugą wadą prawa kompensacji jest to, że kompensacja może odbyć się bez udziału i wiedzy władz gminnych, a w przypadku ich sprzeciwu, zgodę mogą wyrazić gminy sąsiednie, oddalone nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Tak stało się w Skawinie, gdy wskutek presji społecznej Starosta Powiatowy zapytał Burmistrza o opinię na przeprowadzenie kompensacji pyłów przez uciążliwy zakład. Burmistrz wskutek protestów mieszkańców nie zgodził się, przez co firma ubiegała się o zgodę na kompensację u Burmistrza sąsiedniej gminy, by podnieść emisję w zakładzie w Skawinie. Z obawy o podniesienie jednocześnie emisji towarzyszących zanieczyszczeń gazowych oraz emisji pyłów w ogóle, gdy w gminie Skawina proces wymiany przestarzałych kotłów rozpoczął się z zaangażowaniem lokalnych środków i ma się dobrze, władze sąsiedniej gminy również nie zgodziły się na przeprowadzenie kompensacji, aby nie podnosić nieodwracalnie emisji pyłów tam, gdzie wysiłkiem społecznym zaczyna on być skutecznie redukowany. Inaczej już było, gdy o kompensację ubiegała się inna	uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin na ich wniosek. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). 3. Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego. 4. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla nich kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku *o Inspekcji Ochrony Środowiska.* Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		uciążliwa skawińska firma, o której uciążliwości związanej z emisjami do powietrza, zrobiło się głośno w pierwszej połowie 2019 roku. Niestety w tym wypadku kompensacja zostało przeprowadzona wyłącznie przez Starostwo Powiatowe (wg uzyskanych przez nas informacji bez zaangażowania i opinii władz Gminy Skawina) i firma, które podczas pierwszej kontroli WIOŚ nie miała pozwolenia na emisje, już je otrzymała dzięki kompensacji, choć składu chemicznego jej wyziewów również do tej pory nie zbadano, stąd wciąż nie wiadomo, czy emisji ulega tylko ujęty w pozwoleniu pył, czy towarzyszące zanieczyszczenia gazowe. Na emisje z zakładu wciąż skarżą się mieszkańcy. Jak widać, wskutek wadliwego prawa kompensacji, nawet przy pełnym zaangażowaniu gmin przemysłowych, skazane są one (oraz gminy sąsiadujące, jak południowy Kraków narażony na około 1,5 mln ton zanieczyszczeń gazowych rocznie wg. oficjalnych danych) na niepełną redukcję emisji pyłów oraz zagrożone podniesieniem emisji przemysłowych gazów, które jak wiadomo nie są monitorowane przez nikogo w Polsce. 4. Podniesienie opłat za emisję zanieczyszczeń do powietrza przez zakłady przemysłowe oraz wprowadzenie dotkliwych kar, za emisje substancji nieujętych w pozwoleniu, łącznie z zatrzymaniem uciążliwej produkcji do czasu eliminacji nieprawidłowości. Dla jednoznacznej weryfikacji emisji, podjęcie współpracy z akredytowanymi jednostkami i przeprowadzenie akredytowanych badań emisji na emitorach uciążliwych zakładów, przez przeprowadzenie audytów ekologicznych w przypadku skarg na zakłady lub podejrzeń emisji substancji nieujętych w pozwoleniu lub ponad ujęty w pozwoleniu limit. 5. Wprowadzenie zasady konieczności konsultacji wydawanych pozwoleń na emisje substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe z gminami i stroną społeczną, na których obszarze zakłady funkcjonują oraz zebranie sumarycznych danych o dotychczasowych emisjach na danym obszarze, przed podjęciem decyzji o wydaniu pozwolenia na nowe emisje danego związku chemicznego. 6. Zlecenie przez Marszałka Województwa Małopolskiego przeglądu ekologicznego wszystkich przedsiębiorstw, których funkcjonowanie wymaga pozwolenia zintegrowanego. Doświadczenia Skawiny pokazują, że Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, o ile nie towarzyszy im zainteresowanie opinii publicznej, prowadzi jedynie kontrole dokumentów, a nie stanu faktycznego, czyli rzeczywistego rozmiaru emisji na emitorach konkretnych zakładów. Nadzór Marszałka pozwoliłby nie tylko określić stan faktyczny, tzn. porównać obowiązujące pozwolenia ze zmierzoną przez akredytowane instytucje bezpośrednio na emitorach emisją, co może zapobiec narażeniu mieszkańców i pracowników na potencjalnie szkodliwe substancje chemiczne, ale również umożliwiłoby wykrycie emisji nie ujętych w pozwoleniu, za które przedsiębiorstwa powinny wnosić stosowne opłaty do Urzędu	zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw. 5. Postępowanie administracyjne w zakresie wydawania pozwoleń na emisję substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe regulowane jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* oraz wskazane w niej zapisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*, które określają strony tego postępowania. Podobnie jak w sprawach opisanych w powyższych punktach, Program ochrony powietrza nie może wpływać na zapisy aktów prawa wyższego rzędu. Jednak, by zapewnić gminom bieżącą informację o wydawanych pozwoleniach zobowiązano organy wydające decyzje do bieżącego informowania władz gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. Ponadto zobowiązano podmioty eksploatujące instalację objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającego zgłoszeniu do dostosowania do wymagań wynikających z konkluzji BAT. Nie przewiduje się dla nich odstępstw, gdy są zlokalizowane na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza. 6. Marszałek Województwa Małopolskiego dokonuje kontroli przedsiębiorstw w zakresie zgodnym z jego kompetencjami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska*. Analiza pozwolenia zintegrowanego musi zostać przeprowadzona przynamniej raz na 5 lat (art. 216 ustawy Poś), co ma na celu ocenę aktualności pozwolenia w z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań. Przeprowadzenie kontroli podmiotów objętych pozwoleniem zintegrowanym w tak szerokim zakresie, z uwzględnieniem pomiarów emisji zanieczyszczeń, należy do kompetencji WIOŚ. Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko liczba podmiotów, ale też zakres wydawanych pozwoleń jest znaczący, co wymagałoby kilkuset pomiarów. Jak wspomniano, działania, mające na celu weryfikację aktualności pozwoleń realizowane są na bieżąco przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Ponadto Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o *Inspekcji Ochrony Środowiska* jest jednym z organów Inspekcji Ochrony Środowiska. Marszałek Województwa Małopolskiego nie może sprawować swego rodzaju „kontroli" nad

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Stan obecny, tj. brak monitoringu czy chociażby okresowych kontroli ilości emitowanych substancji do powietrza, prowadzi zarówno do nadużyć i niebezpiecznych praktyk zakładów, a przez to narażenie na masowe emisje mieszkańców, jak i powoduje brak należytej rekompensaty ze strony uciążliwych i niejednokrotnie niebezpiecznych dla środowiska zakładów, na rzecz Województwa Małopolskiego. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	jego działalnością. Organem wyższego stopnia w tym przypadku jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.
396	**Osoba prywatna**	Popieram program ochrony powietrza.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga został przeanalizowana podczas konsultacji.
397	**Osoba prywatna**	Opinia pozytywna	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
398	**Nauka**	Wszyscy dobrze wiemy, że przyczyną smogu w Krakowie nie są spaliny emitowane przez pojazdy osobowe. Gdyby tak było - dlaczego latem nie mamy smogu ? Problem wynika z tzw. niskiej emisji oraz z tego, że miasto zlokalizowane jest geograficznie w niecce oraz zostało dookoła zabudowane blokami przez tzw. 'developerów'. To utrudniło przewietrzanie miasta i nie ma co tutaj zaklinać rzeczywistości. Eliminacja pojazdów osobowych spełniających starsze normy emisji spalin nic nie pomoże, a spowoduje tylko ogromne problemy mieszkańcom oraz osobom z okolic Krakowa, dojeżdżającym do pracy. Lokalne gospodarstwa domowe nie są jeszcze na tyle zasobne, abyśmy mogli sobie pozwolić na masową wymianę samochodów na nowe. Na tym etapie można byłoby w mojej opinii ewentualnie rozważyć takie przepisy ale jedynie w odniesieniu do pojazdów ciężarowych / autokarów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
399	**Osoba prywatna**	Proponowane ograniczenia są nieracjonalne i zdecydowanie nadmierne.	**NIE UWZGLĘDNIONO** W uwadze nie wskazano do jakich elementów odnosi się opinia. Niemniej jednak w Programie wprowadzono liczne złagodzenia oraz wydłużenie terminów realizacji działań naprawczych.
400	**Osoba prywatna**	Jak zwykle przyjazny Kraków tylko dla Wybranych Bogatych Mieszkańców których stać na zmianę środka transportu co 2- 3 lata!!! Jestem rodzicem (dziecka niepełnosprawnego) obecnie 27 lat mężczyzna 60 kg spastycznej wagi na wózku inwalidzkim, mieszkam w II strefie. Jeżeli Radni Sejmiku zafundują mi Auto z euro 6-7 to proszę bardzo, jeżeli nie to jest to skrajna dyskryminacja, wykluczenie a nawet prześladowanie niepełnosprawnych obywateli Krakowa!!! A co z moim obecnym samochodem odkupicie je ode mnie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[129], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
401	**Osoba prywatna**	Jestem mamą niepełnosprawnej dorosłej osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim. Uważam, że pomysł o ograniczeniu wjazdu do centrum Krakowa tylko aut nowych, prawie nowych i elektrycznych jest bardzo krzywdzący dla osób takich jak ja i moje dziecko. Gdy wejdzie ta uchwała rady miasta w życie to niestety nie będę mogła pod dom który znajduje się w drugiej strefie podjechać autem ponieważ nie posiadam samochodu nowego gdyż nie stać mnie na niego. A może państwo planujecie zakup na koszt miasta nowych aut dla osób niepełnosprawnych mieszkających w dzielnicy stare miasto, którzy posiadają starsze auta. Uważam, że pomysł ograniczenia wjazdu samochodów starszych będzie tylko izolował osoby	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

[129] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		niepełnosprawne, które niestety niejednokrotnie nie mogą się poruszać środkami transportu publicznego. Proszę wziąć pod uwagę takie osoby jak my.	jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
402	**Osoba prywatna**	Jestem osobą nie prowadząca działalności gospodarczej, nie stać mnie jak i większości osób na auto z rocznikiem od 2015 r. Tj.dyskryminacja osób biedniejszych posiadajacych starsza auta na benzynę lub olej napędowy. Ważne aby badać poziom spalin czy nie są przekroczone. Ponadto ciągła zabudowa miasta z każdej strony blokowiskami powoduje brak rotacji powietrza. Może warto skupić się na ilości wydawanych pozwoleń na budowę bloków a co za tym idzie to migracja	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ludzi z mniejszych miast do Krakowa plus każdy ma auto, widać to na drogach jakie są korki i ile aut jest z poza Krakowa. Jestem przeciwna temu projektowi.	zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[130], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium*

[130] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
403	**Nowotarski Alarm Smogowy**	Program Ochrony Powietrza powinien być zapisem praw i obowiązków wobec gmin, urzędów jak i mieszkańców, usprawniającym walkę ze smogiem. Prawo powinno chronić ludność przed bezkarnymi "trucicielami" oraz zapewniać jasne warunki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		rozwoju miast i wsi, mając na uwadzę przede wszystkim zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców. Dlatego prosimy o uwzględnienie naszych próśb i urzeczywistnienie rzetelnego Programu Ochrony Powietrza Apel o skuteczny Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski . Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan . W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie . Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego “kopciucha”. Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania “kopciuchów” z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli.	- W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie	1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	
404	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie wymogu posiadania samochodów z normą EURO 4 (benzyna) lub EURO 5 (Diesel) jest posunięciem niedopuszczalnym. Osobiście mnie ten problem nie dotyczy, ale zastanówcie się Państwo w jaki sposób dziesiątki tysięcy posiadaczy starszych pojazdów (w tym mieszkańców Krakowa z dziada, pradziada, często biedni renciści i emeryci) będą mogli realizować swoje codzienne potrzeby, jak choćby większe zakupy. Kto im dopłaci do wymiany samochodu na bardziej ekologiczne ? Przypominam, że bardzo popularny silnik koncernu VW 1,9 TDI, wykorzystywany w Skodach, Audi, VW oraz Seatach posiada normę EURO 4. Mieszkam w Krakowie od urodzenia, 42 lata i obserwuję, jak rokrocznie utrudnia się życie mieszkańcom, a kierowcom, chyba najbardziej, traktując ich jak dojne krowy, pomimo, że korzystają z dróg publicznych, za używane których opłacają podatek drogowy wliczony do ceny paliwa. Ograniczenie emisji można uzyskać przez upłynnienie ruchu, a to wymaga inwestycji. Osobiście, jako absolwent Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ posiadam atlas Miasta Krakowa wydany w roku 1988, w którym jedna z plansz prezentuje planowany układ komunikacyjny w roku 2000. Ponad połowa tych dróg nie powstała. A dodatkowo urzędnicy podlegli prezydentowi miasta zmniejszają drożność ulic, powodując wydłużenie korków (vide: np. Plac Bohaterów Getta, Most Grunwaldzki itd)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[131], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa**. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu.** Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. **Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta.** Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[131] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
405	**Osoba prywatna**	Średni wiek samochodu osobowego w Polsce to 11 lat. Wiek ten zwiększa się dla osoby fizycznej ,ponieważ większość nowych aut rejestrowana jest na osoby prawne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[132], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
406	**Osoba prywatna**	Jako mieszkańca Krakowa - opinia jednoznacznie negatywna. Jak pokazał okres "wzmożonej pandemii" (marzec-kwiecień) zanieczyszczenie powietrza ma bardzo mały związek z ruchem pojazdów i ich spalinami. Było stosunkowo wysokie, mimo, że ruch był minimalny. Ograniczanie ruchu starszych, jaki i nowszych samochodów nie miało wpływu na jakość powietrza. Ograniczenie to spowoduje zubożenie mieszkańców i zyski dla zagranicznych firm samochodowych. Utrzymuję urzędników z moich podatków aby dbali o moje interesy, a nie zagranicznych firm czy też organizacji lobbingowych. Zacznijcie inwestować w tereny zielone, drzewa, parki, a wtedy polepszy się jakość powietrza i jakość życia w mieście. Główną przyczyną pogorszenia stanu powietrza w Krakowie jest dzika deweloperka nie pozostawiająca terenów zielonych wokół budowanych bloków, osiedli	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[133]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego

[132] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[133] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[134], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na

[134] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
407	**Smogathon**	Apel o skuteczny Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski . Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan . W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie . Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu	pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem	Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	
408	**Osoba prywatna**	Program w takiej wersji jest nie do przyjęcia.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem. Szereg zadań w Programie przeformułowano oraz wydłużono terminy realizacji, jednak nie rezygnuje się z wprowadzenia Programu.
409	**Osoba prywatna**	Kategorycznie nie zgadzam się na ograniczanie swobody obywatelskie i na siłę narzucanie (wymuszanie) na mieszkańcach centrum wymiany samochodów na tak restrykcyjne normy. Ja dobrze wiadomo nie jesteśmy bogatym społeczeństwem i na siłę chce się wprowadzić wymianę samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
410	**Osoba prywatna**	Pisze w sprawie proponowanych zmian dotyczących wjazdu pojazdów do Krakowa do IV obwodnicy. Jako osoba dopiero rozpoczynająca samodzielne życie i nie mogąca liczyć na wsparcie finansowe od rodziców muszę przyznać, że po prostu nie będzie mnie stać spełniać podane warunki. Do pracy muszę dojeżdżać, a komunikacja miejska nie jest w stanie zapewnić mi odpowiedniego transportu (jeździ w okolice żadko, a dodatkowo i tak muszą spory kawałek przejść na nogach) dlatego też jestem zmuszona dojeżdżać własnym samochodem. Oczywiście rozumiem konieczność dbania o środowisko ale ustalanie tak szerokiej strefy i tak rygorystycznych zasad powoduje, że taniej wyjdzie mi wynająć mieszkanie poza Krakowem i dojeżdżać ,,od drugiej strony" niż pozostać w Krakowie. Chciałabym zatem żeby wielu Państwo pod uwagę, że młodych ludzi bardzo często nie stać na kupowanie nowych samochodów, a komunikacja miejska mimo że dobrze rozwinięta jednak nie dojeżdża wszędzie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[135], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską.

[135] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.
411	**Osoba prywatna**	Pandemia i ograniczenie ruchu pokazaly ze ruch uliczny to znikomy problem, zas ograniczenia to duzy problem. Problem dotyczy mieszkancow miasta i okolic. Przyjezdny moze zdecydowac, mieszkaniec nie zawsze. Jest to narzucenie w wiekszosci przypadkow komunikacji zbiorowej i ograniczenie praw. Proponuje zamknac miasto i wysiedlic ludzi to i zielen bedzie miala lepsze warunki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[136]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów

[136] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
412	**Osoba prywatna**	Mieszkańcy posiadający starze auta nie bedą mogli z nich korzystac, pomimo tego ze posiadają one wazne badania techniczne. Powinna byc zachowana mozliwość dojazdu mieszlanca do swojego domu. Wprowadzając te regulacje bez odpowiedniego ojresu przejsciowego kazecie tysiącom mieszkancow zrezygnowac z używania samochodow. Weźcie pod uwage ze mie kazdego stac na kilkuletni samochód. Osoby wymieniające stary samochód na nowe poeinny dostac dofinansowanie podobnie jal to mialo miejsce w innych krajach czy w Krakowie przy wymianie kotłolów, gdzie program wymiany trwal kilka lat. Moze wystarczy przestac rejestrowac po raz pierwszy w Krakowie stare samochody a ze wzgledow technicznych po kilku latach użytkownicy sami wymienią swoje stare pojazdy na nowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[137], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
413	**Przedsiębiorca**	Dzień dobry państwu, bardzo podoba mi się pomysł dbania o środowisko w mieście w którym mieszkam, niemniej jednak niektóre pomysły są absurdalne, zakładając że auto mające euro 6 ale z silnikiem 5.0 wjedzie do centrum miasta (strefy) a Fiat cinquecento z silnikiem 0,7 już nie bo było produkowane w latach 90 kiedy zaczęła obowiązywać norma euro 1. Na szczęście jest to mój problem bo dwa auta mam z norma euro 6, niemniej jednak jestem posiadaczem klasyka którym od czasu do czasu, tylko w ładna pogodę poruszam się na różne zloty na ternie Krakowa, auto jest z lat 80, nie posiada katalizatora i nie spełnia żadnej normy, z państwa projektu wynika ze albo mam się wyprowadzić z Krakowa, albo jeździć na złoty z lawetą, zloty wyniosą się z terenu miasta na 100% w takim przypadku a ja nie wyjadę moim autem z garażu. Proszę o wprowadzenie jakiegoś punktu do projektu czystego miasta który pozwolił by na poruszanie się aut klasycznych, takie auta robią rocznie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

[137] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1000-2000 km rocznie, łatwo to zweryfikować na przeglądzie, osobiście w 2019 roku przejechałem 700km. Nie jest to auto do jazdy codziennej bo mi go szkoda, a jest to pasja nie jednego obywatela miasta.	Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
414	**Osoba prywatna**	Mieszkancy powinni miec zachowaną możliwość dojazdu swoim samochodem do domu. Nie wszystkichstac na natychmiastową wymiane auta na nowe lub 5-letnie. Moze wystarczy zaprzestac rejestrować po raz pierwszy w Krakowie samochodów nie spelniających wymagań a z czasem stare auta zostaną wymienione na nowe. Program powinien miec kilkuletni okres przejściowy, oraz mozliwość dofinansowania przy wymianie auta podobnie jak to bylo w innych krajach lub przy wymianie kotłów w Krakowie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
415	**Osoba prywatna**	Nie tędy droga, takie działania sa szkodliwe spolecznie. Nalezy przyjrzec sie transportowi publicznemu, autobusy MPK i prywatne BUSY kopca jak stare dziady pomimo naklejki EURO6 (dziwne). Moze bardziej zabudujemy miasto aby pozbyc sie naturalnej wentylacji miasta. Dlaczego w miescie nie sa myte ulice i zbierany pył , tylko dopuszcza sie do sytuacji powstawania wtórnego smogu , pyly z ulicy sa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zaproponowana do wprowadzenia strefa czystego transportu ma objąć również pojazdy transportu zbiorowego. Kwestia kontroli spalin została ponadto ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		podnoszone przez ruch pojazdów? A krakowski alarm smogowy swoimi dzialaniami powoduje zubozenie ludnosci i powiekszenie smogu.	zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W odniesieniu do kwestii emisji wtórnej warto zwrócić uwagę, iż zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy ustawy z dnia 13 września 1996 r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* utrzymanie czystości i porządku w gminach należy do obowiązkowych zadań własnych gminy. Jednostką samorządu terytorialnego, który odpowiada za opracowanie Programu ochrony powietrza jest Zarząd Województwa Małopolskiego, nie Prezydent i Rada Miasta Krakowa, do którego należy kierować uwagi związane z realizacją ww. obowiązku. W Programie ochroy powietrza w ramach działania Ograniczenie emisji z transportu wskazano do realizacji działania, jakie powinny być uwzględniane w strategiach jednostek, m.in. pkt g) *utrzymanie dróg, chodników, ścieżek rowerowych i innych ciągów komunikacyjnych utwardzonych w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń poprzez regularne mycie, remonty i poprawę stanu ich nawierzchni* (str. 51 Załącznik nr 1 do Uchwały). Do kompetencji jednostek należy realizacja wskazanych obowiązków. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów.
416	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się z zaostrzeniem przepisów mających wpływ na pogorszenie sytuacji kierowców. Zostało udowodnione, że kwestie smogu i zapylenia są ścisle zwiazane z niską emisją za które odpowiadaja gospodarstwa domowe, a duże ograniczenie w strefie transportu i komunikacji odbije się negatywnie ma gospodarce regionu i sytuacji materialnej firm i osób prywatnych.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
417	**Osoba prywatna**	Absurd w postaci braku regulacji dla aut zabytkowych oraz zmuszanie mieszkańców do zmiany pojazdów, które niekiedy są w rodzinie od dłuższego czasu. I oczywiście motocykle!! Auta jeżdżące, przechodzące przeglądy coroczne mają być usunięte z miasta, jednocześnie powstają nowe budynki, bez uwzględnienia korytarzy powietrznych, dokładanie buspasów w lokalizacjach, w których nie ma to najmniejszego sensu (nie powodują rozładowania korków, ani ułatwienia przejazdu transportu zbiorowego - m.in. Aleje Trzech Wieszczów , czy miejsca parkingowe wzdłuż ul. Meissnera). Proponuję zamiast tego wprowadzić poprawkę w postaci zapisu dotyczącego nowo zarejestrowanych pojazdów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
418	**Osoba prywatna**	Jako mieszkaniec Krakowa (dzielnica Kazimierz) powyższy projekt mogę ocenić jedynie negatywnie. 1) Zmuszanie ludzi do wymiany sprawnych, legalnie dopuszczonych do ruchu pojazdów nie ma nic wspólnego z ekologią. To jedyne sztuczne i niepotrzebne nakręcanie konsumpcji, to zbrodnia na środowisku. 2) Według niedawnych badań, w Polsce ok. 12-13 milionów ludzi jest wykluczonych komunikacyjnie. (gdzie komunikacji zbiorowej w ogóle nie ma bądź istnieje ona w szczątkowej formie). Polskie społeczeństwo jest także mniej zamożne, niż mieszkańcy wielu krajów Zachodu. Może się okazać, że wprowadzenie przepisów w takiej formie spowoduje napływ do Polski samochodów młodych rocznikowo, ale zużytych, powypadkowych, w złym stanie technicznym, bo na inne ludzi nie będzie stać. 3) Konieczność szybkiej wymiany taboru samochodowego przez przedsiębiorców będzie oznaczała wzrost kosztów, co poskutkuje wzrostem cen w sklepach. 4) Przepisy nie mówią nic na temat pojazdów zabytkowych. Takie pojazdy powinny podlegać szczególnej ochronie, tymczasem po wprowadzeniu Programu ochrony powietrza poruszanie się nimi stanie się po prostu nielegalne, co będzie stanowiło kuriozum na skalę całej Europy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[138] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

[138] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
419	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie ograniczeń dla mieszkańców dot. normy emisji spalin. Co z mieszkańcami którzy nie mają prawa eniedzy na samochody spełniające	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wyśrubowane normy a z uwagi na rodzaj wykonywanej pracy samochód jest dla nich niezbedny.	z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[139], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
420	**Osoba prywatna**	Witam,uważam iż okres przejściowy powinien wynosić 10 lat.Nie jesteśmy społeczeństwem zbyt bogatym a planowanie wydatków na zakup drogiego nowszego lub nowego auta jest dla wielu mieszkańców Krakowa zbyt dużym obciążeniem.Traktujcie swoich mieszkańców w sposób równy.Normy euro 4 dla aut zasilanych benzynowo uważam za zbyt wysokie.Proponuję też wprowadzenie możliwość podnoszenia normy w autach benzynowych poprzez wymianę katalizatora na nowocześniejszy z wyższa normą po potwierdzeniu pisemnym przez firme montującą plus sprawdzenie diagnosty.Taka możliwość obowiązywała w niemczech,jej koszt jest niezbyt duży finansowo.Ostatnim problemem ktory chcialbym poruszyć to zakaz wjazdu dla aut zabytkowych.Moim zdaniem to duże niedopatrzenie żeby zabytkowe miasto Kraków zabraniało wjazdu zabytkowym autom.Takich samochodów w Krakowie jest bardzo niewiele ,praktycznie w ruchu występują bardzo bardzo rzadko.Pracuje w firmie zatrudniającej około 350 ludzi w wiekszości niezbyt majętnych i w 80 procentach dojeżdzających spoza Krakowa,czy ktoś pomyslał o nich?Dlaczego zarzucono projekty budowy parkingów na obrzeżach miasta?Wprowadzenie zakazu z pewnoscią jest tańsze.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

[139] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[140], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu

[140] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).
421	**Osoba prywatna**	Apeluję o wprowadzenie zapisów umożliwiających skuteczny monitoring i kontrolę emisji przemysłowych, wymuszający modernizację uciążliwych zakładów oraz terminowe wprowadzenie zapisów uchwały antysmogowej dla małopolski i wyeliminowanie kotłów na paliwa stałe najpóźniej do 2023 roku	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program ochrony powietrza wprowadza działania związane z emisją z zakładów przemysłowych, w tym brak odstępstw od wymagań wynikających z konkluzji BAT dla zakładów, które zlokalizowane są na obszarach z przekroczeniami norm jakości powietrza. Ponadto wprowadzono działania, które mają na celu zwiększenie dostępu do informacji o emisjach pochodzących ze źródeł punktowych (tj. przemysłowych). Wskazano także obowiązki i rekomendacje związane z działaniami kontrolnymi w tym obszarze w ramach ustawowych obowiązków organów kontrolnych. Celem Programu jest również wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wyeliminowanie przestarzałych kotłów na paliwa stałe. Nie wprowadza się jednak zakazu wykorzystania kotłów na paliwa stałe w województwie – dopuszczone jest ich wykorzystanie przy spełnieniu wymagań określonych w uchwale antysmogowej.
422	**Osoba prywatna**	Nie stać mnie na zmianę auta które właśnie użytkuję zgodnego z normą euro3 - 1999r, który fizycznie spełnia normy euro4 czy 5 podczas zasilania na lpg. Jako właściciel na własny koszt mógłbym zrobić test emisji spalin jednak nikt w Polsce mi go nie uzna i nie zezwoli na poruszanie się po takiej strefie. Wdrożenie strefy czystego transportu opartej na normach emisji euro nie uwzględnia samochodów zasilanych ekologicznymi paliwami – lpg. W wielu takich starszych samochodach z dużym przebiegiem, wtryskiem MPI, sondą wąsko lub szerokopasmową montowane są podczas eksploatacji katalizatory spełniające wyższe normy euro niż montowane fabrycznie. Wiele samochodów potrafi spełnić normy emisji na lpg bez katalizatora. Obecne systemy wtrysku gazu stag, lpgtech, optima - pozwalają na uruchomienie rozgrzanego samochodu bezpośrednio na LPG. Wykluczenie tych pojazdów z ruchu spowoduje, że ich miejsce zajmą pojazdy spełniające wprawdzie wyższe normy euro 4,5,6 ale emitujące mniejsze cząstki stałe i zasilane w większości benzyną, ponieważ zasilanie lpg w tych samochodach jest problematyczne i nieopłacalne. Wiele w miarę nowych aut ma wycięte katalizatory i filtry dpf ze względu na koszt naprawy. Nie można być również pewnym, czy producenci aut prawidłowo robią testy emisji spalin podczas homologacji pojazdów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
423	**Osoba prywatna**	Musimy coś zmienić w moim mieście Nie ma czym oddychać. Zakaz spalania paliw stałych!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zakaz spalania paliw stałych obowiązuje na obszarze miasta Krakowa, dla pozostałego obszaru województwa wprowadzono tzw. uchwałę antysmogową dla Małopolski. Nie wprowadza się jednak poza Krakowem zakazu spalania paliw stałych. Działania Programu dążą do wyeliminowania przestarzałych kotłów na paliwa stałe. Wprowadzono również ograniczenia w ich finansowaniu ze środków publicznych, by również w dłuższej perspektywie zagwarantować dotrzymanie wymaganych norm jakości powietrza. Jednym z zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego jest opracowanie jednolitych wytycznych do wprowadzania zakazu spalania paliw stałych na terenie gmin, które złożą taki wniosek do władz Województwa. Wskazano także na preferencje finansowania inwestycji w takich gminach w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, co ma stanowić zachętę dla gmin to podejmowania ambitnych i zdecydowanych działań środowiskowych.
424	**Osoba prywatna**	Zdecydowanie apeluję o wprowadzenie zapisów umożliwiających skuteczny monitoring emitowanych przez zaklady przemysłowe zanieczyszczeń powietrza i w konsekwencji zanieczyszczeń wymuszający modernizację uciazliwych zakładów. Niezwylke ważne jest terminowe wprowadzenie odpowiednich zapisów uchwaly antysmogowej dla małopolski oraz wyeliminowanie kotłów na paliwa stałe nie później niż do 2023 roku.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program ochrony powietrza wprowadza działania związane z emisją z zakładów przemysłowych, w tym brak odstępstw od wymagań wynikających z konkluzji BAT dla zakładów, które zlokalizowane są na obszarach z przekroczeniami norm jakości powietrza. Ponadto wprowadzono działania, które mają na celu zwiększenie dostępu do informacji o emisjach pochodzących ze źródeł punktowych (tj. przemysłowych). Wskazano także obowiązki i rekomendacje związane z działaniami kontrolnymi w tym obszarze w ramach ustawowych obowiązków organów kontrolnych. Celem Programu jest również wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wyeliminowanie przestarzałych kotłów na paliwa stałe. Nie wprowadza się jednak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zakazu wykorzystania kotłów na paliwa stałe w województwie – dopuszczone jest ich wykorzystanie przy spełnieniu wymagań określonych w uchwale antysmogowej.
425	**Osoba prywatna**	Popieram projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego i postuluję o jego uchwalenie i wprowadzenie w życie. Obecnie z powodu epidemii sprawy ekologii odsunęły się niestety na dalszy plan. Sprawa smogu paradoksalnie wiąże się jednak z COVIDEM, wiadomo bowiem powszechnie, że: - życie w smogu pogarsza stan zdrowia, a w szczególności zwiększa ryzyko wystąpienia wielu chorób, zwłaszcza przewlekłych chorób układu oddechowego i nowotworów, - osoby z chorobami przewlekłymi i nowotworami są szczególnie narażone na ciężki lub śmiertelny przebieg COVID. Jest więc szczególnie ważne, aby jak najszybciej wprowadzić działania, które poprawią jakość powietrza w całym województwie. Jak można było obserwować ostatniej zimy, po wprowadzeniu zakazu palenia węglem w Krakowie jakość powietrza bardzo się poprawiła. Teraz czas, żeby również mieszkańcy "obwarzanka" i pozostałych zadymionych miejscowości mogli zaczerpnąć tchu w sezonie grzewczym.	**UWZGLĘDNIONO** Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Przedstawione zapisy uwzględniają nowe warunki wdrażania Programu. **Mimo zmian społeczno-gospodarczych nadal podejmowane muszą być działania zmierzające do poprawy jakości powietrza, w tym pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej.**
426	**Przedsiębiorca**	W imieniu Grupy Kapitałowej RYŁKO - Producenta Obuwia - popieram projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego i postuluję o jego uchwalenie i wprowadzenie w życie. Obecnie z powodu epidemii sprawy ekologii odsunęły się niestety na dalszy plan. Sprawa smogu paradoksalnie wiąże się jednak z COVIDEM, wiadomo bowiem powszechnie, że: - życie w smogu pogarsza stan zdrowia, a w szczególności zwiększa ryzyko wystąpienia wielu chorób, zwłaszcza przewlekłych chorób układu oddechowego i nowotworów, - osoby z chorobami przewlekłymi i nowotworami są szczególnie narażone na ciężki lub śmiertelny przebieg COVID. Jest więc szczególnie ważne, aby jak najszybciej wprowadzić działania, które poprawią jakość powietrza w całym województwie. Jak można było obserwować ostatniej zimy, po wprowadzeniu zakazu palenia węglem w Krakowie jakość powietrza bardzo się poprawiła. Teraz czas, żeby również mieszkańcy	**UWZGLĘDNIONO** Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Przedstawione zapisy uwzględniają nowe warunki wdrażania Programu. **Mimo zmian społeczno-gospodarczych nadal podejmowane muszą być działania**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		"obwarzanka" i pozostałych zadymionych miejscowości mogli zaczerpnąć tchu w sezonie grzewczym.	**zmierzające do poprawy jakości powietrza, w tym pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej.**
427	**Osoba prywatna**	Kogoś kto opracował ten projekt opuścił Bóg i wszyscy święci	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
428	**Nauka**	Pomimo wieloletnich działań mających na celu zmniejszenie skażenia powietrza nadal oddychamy i zjadamy tysiące opadających szkodliwych substancji chemicznych pochodzących z zanieczyszczonego powietrza. Fakt ten przekłada się przekłada się na nieodwracalne skutki dla zdrowia naszych dzieci , wnuków a także nas samych. Nie mogę zrozumieć dlaczego zdrowie naszych dzieci nas nie obchodzi. O ile można zrozumieć konieczność stopniowego odchodzenia od używania węgla kamiennego w wielu domostwach z przyczyn finansowych, to nic nie usprawiedliwia spalania szkodliwych odpadów w piecach domowych, co nadal ma charakter powszechny. Przykro mi to stwierdzić ale w wielu gminach Małopolski działania mające poprawić stan powietrza maja charakter wyłącznie ruchów pozorowanych. Moje uwagi do Programu Ochrony Powietrza: 1. Konieczne są jasne kryteria rozliczania gmin z realizacji programu ochrony powietrza Zaproponowany obecnie zapis, pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. 2. Aktywnie zachęcanie przez gminy i pomoc mieszkańcom (np. zatrudnienie doradców) w likwidacji pieców złej jakości. Taka pomoc powinna rozpocząć się już w tym roku. 3. Okresowe informowanie wszystkich użytkowników „kopciuchów" o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany pieców 4. Wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. 5. W przypadku zgłoszenia spalania odpadów, złej jakości węgla- kontrola powinna być przeprowadzona jak najszybciej to możliwe. Rozpoczęcie jej z opóźnieniem jest niestety kolejnym ruchem pozorowanym uniemożliwiającym skuteczna kontrolę. Istnieje konieczność zatrudnienia osób pracujących na zmiany, które będą mogły przeprowadzać kontrolę cała dobę	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze. **Brak jest w Programie przyzwolenia na nieprzestrzeganie uchwały antysmogowej.** 2. W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. 3. Działanie to zostało wskazane do realizacji przez gminy przynajmniej raz w roku. Ponadto działania w tym zakresie realizować będzie także Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. 4. Działanie to zostało wskazane do realizacji począwszy od 2022 roku. 5. By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		6. Egzekwowanie od właścicieli zakładów produkcyjnych zakazu spalania odpadów w zakładach.	podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. 6. W Programie wskazano działania kontrolne w obszarze funkcjonowania przedsiębiorstw, tj. podejmowanie kontroli interwencyjnych w zakładach przemysłowych przez WIOŚ oraz Starostów.
429	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne, które są piękne historyczne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
430	**Osoba prywatna**	Co z autami zabytkowymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
431	**Osoba prywatna**	Uważam, że z zakazu należy wyłączyć pojazdy pojazdy zabytkowe, ponieważ nie powodują one zauważalnego zanieczyszczenia powietrza (przejeżdżają niewiele kilometrów rocznie, głównie na zlotach) i takie wyłączenia są standardem w innych europejskich miastach. Jednocześnie bardzo się cieszę, że Kraków zamierza utworzyć strefę czystego transportu, ponieważ jest ona bardzo potrzebna.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
432	**Osoba prywatna**	Dzień dobry proponuje przeanalizować projekt uchwały i nie uogólniać przepisów. Chodzi tutaj dokładnie o klasyki zabytki motoryzacyjne itp. Na marginesie wnoszę o dokładniejsze kontrole diagnostów a sprawa z samochodami które nie powinny jeździć po naszych drogach napewno polepszy sytuacje małopolskiej i Polskiej motoryzacji:)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
433	**Osoba prywatna**	Dlaczego delegalizuje się klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
434	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne auta	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
435	**Osoba prywatna**	Brakuje wyjątku dotyczącego wjazdu samochodami zabytkowymi do miasta. A szkoda bo pięknie wyglądają zabytkowe auta na tle zabytków Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
436	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
437	**Osoba prywatna**	dalczego kraków chce zdelegalizować zabytkowe auta?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
438	**Osoba prywatna**	Zaostrzenie norm jest potrzebne by poprawić powietrze, ale należy uwzględnić zabytkowe auta które przez program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, za parę lat staną się nielegalne na drogach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
439	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie "zabić" samochody klasyki w Krakowie? Czy one aż tak Wam przeszkadzają? To może lepiej zakazać w ogóle ruchu w Krakowie? Nawet niech komunikacja publiczna też przestanie działać idąc Waszym tokiem rozumowania. Może wręczmy każdemu maski z pochłaniaczami, bo przecież ludzie (my) też wydzielamy dwutlenek węgla!!! Okres "lock-down'u" pokazał że to nie samochody "smrodzą"!!! Zastanówcie się poważnie co Wy wyprawiacie!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
440	**Osoba prywatna**	Klasyczne auta powinny mieć prawo do swobodnej jazdy po mieście! Sporo ich mniej zanieczyszcza środowisko aniżeli nowe auta. Poza tym jeżdżą głównie w lecie gdy zanieczyszczenie jest najmniejsze, a zimą stoją w garażach. Zamiast poszerzać strefy zajmijcie się tym co szkodzi najbardziej. Coronavirus pokazał, że gdy większość miasta została w domach i ulice były puste to zanieczyszczenie było ogromne, większe niż zazwyczaj! Wina aut jest, samego mnie irytuje czarny dym wydostający się z niektórych aut, ale nie zapominajmy co wytwarza największe zanieczyszczenia i tym się zajmijmy, a autami dopiero w kolejnych krokach!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
441	**Osoba prywatna**	Krakow jest zabytkowym miastem z tradycjami dlaczego więc chcecie się pozbyć klasykow z miasta?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
442	**Osoba prywatna**	Możliwość poruszania się zabytkowymi samochodami po województwie Małopolskim musi być umożliwiony. Jest to prawo każdego obywatela i zarazem obowiązkiem aby zachowywać historie motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
443	**Osoba prywatna**	Witam. Proszę o wzięcie pod uwagę samochodów klasycznych w projekcie aby użytkownicy i ich samochody nie były wyłączone z ruchu w momencie wejścia w życie nowych przepisów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
444	**Osoba prywatna**	Witam, chciałbym prosić o zwrócenie uwagi na pojazdy zabytkowe /klasyczne, które są nieodłącznym elementem naszej kultury, aby znalazły się w wyłączeniach w powyższym projekcie uchwały.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
445	**Osoba prywatna**	W ustawie brakuje wyjatkow dla klasycznej motoryzacji. W czasach kiedy w podkrakowskich garazach pojawiaja sie piekne klasyki nawet i z lat 20, nieraz perelki i unikaty na skale europejska, takie klasyki nie beda mogly wyjechac nawet na wystawe samochodow klasycznych ? Takie ograniczenia nie obowiazuja nawet w najbardziej ekologicznych miastach. Mieszkalem w Kalifornii, ktora jesli chodzi o podejscie pro ekologoczne jest o cala epoke do przodu porownujac do Krakowa ale nawet tam nie obowiazuje takie obostrzenie. Paryz, moj drugi dom, organizuje tygodniowe targi motoryzacji klasycznej, na ktore przylatuja ludzie z calego swiata, tez uwzglednil wyjatki dla klasykow i niezle na nich zarabia... Mam nadzieje, ze ten brak w naszej ustawie wynika to jedynie z przeoczenia. Jest niesprzecznie godnym pochwaly wprowadzenie ustaw poprawiajacych stan powietrza. Cudownie, ze podazamy za swiatowym trendem ratowania srodowiska. Nie zapominajmy jednak o szczegolach, wprowadzajmy zmiany rownie dobrze, jesli nie lepiej (dbajac o szczegolowosc ustawy) niz nasi poprzednicy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
446	**Osoba prywatna**	takie piękności jak auta klasyczne chcecie uziemić ? czym do wesel ludzie będą jeździć ? teslą ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
447	**Osoba prywatna**	Proponowane rozwiązania w dobie post pandemii są nieakceptowalne	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji, zadania zostały przeformułowane, a część terminów realizacji działań została wydłużona.
448	**Osoba prywatna**	Zabranianie wjazdu starych pojazdów do miasta jest kompletnie bezpodstawne. Bardzo dużo osób jezdzi pojazdami starszymi niż 15 lat też czysto z powodów miłości do motoryzacji. Samochody te też bardzo często są wytrzymalsze i ogólnie lepiej zbudowane jeśli chodzi o nowe drogie samochody. Nie każdego stać na auto za 50+ tysięcy złotych gdzie w tej cenie może mieć bardzo zadbanego oldtimera lub youngtimera. Dużo osób w tym i ja po prostu po wprowadzeniu takich przepisów straci swoje największe hobby czyli motoryzację i wyprowadzi się do innego miasta w którym nie będzie tak chorych restrykcji i w którym będzie mógł legalnie używac swojego własnego samochodu który też normalnie przechodzi wszystkie przeglądy i jest jak najbardziej zdolny do jazdy jak każdy inny nowy samochód. Nie wspominając już ze wszystkie Europejskie standardy emisji spalin sa tylko po to by ciągnąć pieniądze od producentow samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
449	**Osoba prywatna**	Jest to jawna walka z fanami motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
450	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
451	**Osoba prywatna**	Moje uwagi dotyczące wprowadzenia stref czystego transportu. Euro6 dla Diesli i Euro4 dla samochodów benzynowych w cały Krakowie? Czyli tylko najzamożniejsi będą mogli jeździć samochodami (Euro6 to samochody kilkuletnie). Motocykle z normą Euro4 to maszyny 3 letnie, kogo stać na motocykl za 30 tys zł? W programie zawarto również zakaz stosowania dmuchaw do liści przy 2 i 3 stopniu zagrożenia. Co ma dać taki zakaz. Nie wyobrażam sobie, że pan dozorca z krakowskiego osiedla sięgając po dmuchawę, będzie sprawdzał jaki jest stopień zagrożenia. Wnioskuję tutaj wzorem innych państw europejskich, o całkowity zakaz stosowania dmuchaw do liści. Jedyne co one powodują to hałas i podnoszenie pyłu. Np. na	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jednym z osiedli dozorca używa dmuchawy do zdmuchiwania kurzu z chodników. Kurz podnosi się, wchodzi do mieszkań i opada tam gdzie był. Proszę o wzięcie pod uwagę moich uwag.	jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, **pojazdy jednośladowe**, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zakaz stosowania dmuchaw do liści, wskazany w ramach Planu działań krótkoterminowych, jest obowiązkiem powszechnym, a więc obowiązuje również mieszkańców. W dniach z przekroczeniami norm jakości powietrza istotne są wszelkie działania, które mogą ograniczyć zaieczyszczenie powietrza bądź co najmniej zapobiegać dodatkowej emisji. Uzywanie dmuchaw wiąże się z unosem pyłów z powierzchni, co potęguje zły stan jakości powietrza. Jako, iż ich wykorzystanie nie jest niezbędne i ograniczenie ich wykorzystania w dniach z najgorszą jakością powietrza nie powoduje znacznych utrudnień, wskazuje się je do realizacji w ramach planu działań krótkoterminowych. Wprowadzenie niniejszego zakazu na stałe, niezależnie od stanu jakości powietrza, nie miałoby uzasadnienia, gdyż nie wpływałoby (w perspektywie długoterminowej) w znaczący sposób na poprawę jakości powietrza, a mogłoby nieproporcjonalnie do uzyskiwanych efektów środowiskowych utrudnić pracę służb porządkowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
452	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne??	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
453	**Osoba prywatna**	Proszę wziąć pod uwagę klasyczne samochody i jednoślady!!!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
454	**Osoba prywatna**	Nie wprowadzajcie żadnych innych ograniczeń bo to i tak nic nie da	**NIE UWZGLĘDNIONO** Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
455	**Osoba prywatna**	Witam. Dlaczego kraków planuje uniemożliwić poruszanie się pojazdom klasycznym? Pozdr	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
456	**Przedsiębiorca**	Bardzo prosze o ponownie rozpatrzenie tego bezsensownego pomysłu i nie szukania problemu tam gdzie go nie ma.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem. W uwadze nie wskazuje się, do jaich działań odnosi się opinia. Niemniej jednak w Programie wprowadzono złagodzenia niektórych obostrzeń, a także wydłużono terminy realizacji działań.
457	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
458	**Osoba prywatna**	Jak można zakazać wjazdu kilkuletnim samochodom!? Co mają zrobić mieszkańcy, nieposiadający najnowszych samochodów?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[141], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
459	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

[141] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
460	**Osoba prywatna**	Opinia zmieni się na pozytywną jeżeli zostaną wprowadzone poprawki z wyjątkami od przedstawionych ograniczeń - tj. dla samochodów zabytkowych, które nie spełniają wymogów określonych w programie, a zdecydowanie powinny mieć prawo poruszać się po tych terenach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
461	**Osoba prywatna**	Proszę o informację dlaczego Kraków zamierza pozbawić samochody „klasyki" możliwości poruszania się po mieście ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
462	**Osoba prywatna**	Projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zakłada wyłączenie z ruchu miejskiego aut, które nie spełniają norm Euro4 dla pojazdów napędzanych Pb i Euro5 dla pojazdów napędzanych ON (docelowo Euro6), co praktycznie wiąże się z zakazem ruchu dla aut klasycznych i zabytkowych. Wg mnie jest to zapewne przeoczenie, które należałoby skorygować i dodać jako wyjątek od głównego zakazu. Uważam, że takie auta doskonale wpisują się w charakter, tradycję i obraz Krakowa. Myślę, że byłoby błędem eliminowanie takowych z ruchu miejskiego tym bardziej, że ich liczba w skali ogółu jest bardzo znikoma, a z uwagi na swój charakter takie auta są używane przez właścicieli bardzo okazjonalnie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
463	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie usunąć z dróg klasyki? Zawsze powodują uśmiech chyba nawet u osób które nie sa motoryzacją zaszczepione. Poza tym każdy z posiadaczy takich samochodów trzyma je głównie w garażu i wyjeżdza na drogę tylko jeśli warunki atmosferyczne sięgają ideału bo przecież szkoda samochodu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
464	**Osoba prywatna**	Wyłączenie z krakowskiego ruchu drogowego pojazdów zabytkowych to strzał w kolano dla miejskiej kultury. W dodatku norma euro4 dla motocykli obowiązuje dopiero od 3 lat. Czyli 90% motocykli nie będzie mogło poruszać się po Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
465	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie zdelegalizować samochody klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
466	**Osoba prywatna**	Proszę włączyć z ograniczeń samochody zabytkowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
467	**Osoba prywatna**	Klasyki to historia, nie wolno Wam jej skreślić	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
468	**Osoba prywatna**	Dlaczego klasyki (auta z żółtymi tablicami) nie mogą wjechać do centrum? YT: ZAHAROFF	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
469	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie zdelegalizować klasyki w Krakowie?? Przecież dobrze zadbany klasyk będzie nawet niekiedy mniej szkodliwy dla powietrza niż niejeden nowy samochód. Gdzie tu logika?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
470	**Osoba prywatna**	Obecny, rzekomy "Program ochrony powietrza", jest przykładem zasady "jak zarobić aby się nie narobić" i zobrazowaniem powiedzeń "nie wiń piekarza kiedy rzeźnik piecze chleb" lub "co nagle, to po diable". Jak się tworzy jakiś program, to najpierw byłoby dobrze zasięgnąć głębszej wiedzy. Pozdrawiam wszystkich fanów motoryzacji!!!	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem. Brak jest wskazania w uwadze, do jakiej części przedmiotowego Programu odnosi się opinia. Wszelkie źródła wykorzystane do opracowania Programu oraz analiza w zakresie diagnozy jakości powietrza i działań naprawczych zostały przedstawione w dokumencie.
471	**Osoba prywatna**	Dzień dobry, stanowczo nie zgadzam się z proponowanymi zmianami dotyczącymi propozycji nakładania restrykcji na pojazdy mieszkańców. Proszę o wzięcie pod uwagę dwóch rzeczy: 1. nie każdy będzie mógł sobie pozwolić na wydatek na nowy samochód aby móc swobodnie poruszać się po mieście (sytuacja zdrowotna, sytuacja materialna) 2. samochody klasyczne nie zostały wykluczone z proponowanych zmian - samochody takie są dziedzictwem kultury i urzędnicy nie powinni pozwolić na to by zostały one "nieruchomościami". Ponadto wygląda na to, że problemu szukamy nie tam gdzie on występuje - należy pochylić się nad kwestią pieców i to co jest w nich spalane.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
472	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
473	**Osoba prywatna**	Nie podoba mi sie rozporzadzenie	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
474	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
475	**Osoba prywatna**	Dlaczego auta zabytkowe nie są ujęte w programie ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
476	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
477	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie w projekcie programu czyste powietrze właścicieli aut zabytkowych. Przydał by się jakiś wyjątek dla tego typu pojazdów. Pozdrawiam i dziękuję	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
478	**Osoba prywatna**	Co z samochodami zabytkowymi, klasykami. Prośba o rozważenie wyłączenia ich z ograniczeń wprowadzanych w ramach uchwały.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
479	**Osoba prywatna**	Dlaczego zdelegalizować klasyki, które stanowią wartość dodaną dla tego miasta?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
480	**Osoba prywatna**	Jestem za poprawą stanu powietrza ale nie można zakazać poruszania się zabytkowym pojazdom . Kultowe pojazdy nie są winne złego stanu powietrza a zakaz poruszania się ich to atak na kulturę i historię.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
481	**Osoba prywatna**	Skreślanie samochodów klasycznych...	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
482	**Osoba prywatna**	Program nie uwzględnia samochodów zabytkowych i tzw. youngtimerów, Zawsze marzyłem o klasycznym BMW w idealnym stanie (nie zabytkowym) i jeśli ten program wejdze w życie nie będę mógł go kupić. Teraz mam Forda S-max z 2006 z niskim przebiegiem i w nienagannym stanie technicznym i mam go sprzedać? Proponuję o skupienie się na niesprawnych samochodach, szczególnie starych kopcących dieslach z wyciętym filtrem dpf.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
483	**Osoba prywatna**	Brak ujęcia w wyjątkach samochodów klasycznych i zabytkowych, które stanowią dziedzictwo kulturowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
484	**Przedsiębiorca**	Samochody klasyczne, wpisane do rejestru zabytków nie powinny mieć jakichkolwiek ograniczeń na wjazd do Krakowa. Dodatkowo nie każdego też stać na zmianę samochodu, który spełniałby zaostrzone normy bo przecież już nawet obecnie 5 letnie auta nie załapią się na wjazd. Należy wprowadzić strefę ekologiczną ale może dla aut osób niezamieszkałych w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
485	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
486	**Osoba prywatna**	Co z klasykami???	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
487	**Osoba prywatna**	Dlaczego kraków chce usunąć klasyki z dróg?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
488	**Osoba prywatna**	Program ochrony powietrza ktory jest zaprezentowany jest poprostu zly, samochody ktore sa wykuczone poprzez ten program nie stanowia kluczowego tematu zanieczyszczenie miasta i okolic. Ten program stanowi tez wykluczenie samochodow zabytkowych jak i youngtimerow ktore stanowia historyczne i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kultorowe wydazenia w miescie. Poprzez ten zakaz miasto Krakow niewiele zyska na polepszeniu powietrza, a za duzo straci! Stonowczo mowie nie dla tego pomyslu.	**strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
489	**Osoba prywatna**	Uważam ze ustawa jest krzywdząca dla ludzi mniej zamożnych bo nie bedzie ich stać na nowe auta, a to moze wpłynąć na ich sytuację finansową, wykonywanie pracy za pomoca samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[142], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
490	**Osoba prywatna**	Projekt nie uwzględnia żadnych odstępstw od normy, takich jak: - Samochody przewożące osoby o ograniczonej sprawności ruchowej (co w przypadku, w którym osoba niepełnosprawna, której nie stać na samochód spełniający najnowsze normy emisji musi dostać się do centrum miasta w celu załatwienia jakiejś sprawy w urzędzie?) - Samochody klasyczne - czy Kraków przestanie organizować zloty samochodów klasycznych? - Samochody służb - Czy straż pożarna posiadająca samochód niespełniający norm nie będzie mogła dojechać do pożaru?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

[142] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
491	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcą Państwo zdelegalizować klasyki z ulic Krakowa (samochody klasyczne)?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
492	**Osoba prywatna**	Wyrażam zaniepokojenie treścią programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego w punktach mówiących o środkach transportu. Jako miłośnik motoryzacji uważam, że starsze pojazdy są częścią kultury, obiektami zainteresowania, czy po prostu świetnymi zabawkami, które mogą służyć do wypadów np. do Krakowa. Proponowane przepisy miały by to ograniczyć co budzi moje zniesmaczenie i niepokój. Pozdrawiam radnych, Marszałka, etc.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
493	**Osoba prywatna**	Pojazdy zabytkowe w żaden sposób nie są opisane w proponowanym dokumencie czyli oznaczało by to że miałyby zakazu wjazdu do opisanych stref. Na to się stanowczo nie zgadzam.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
494	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce wyeliminować klasyki z ruchu?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
495	**Nauka**	DLACZEGO KRAKÓW CHCE ZDELEGALIZOWAĆ SAMOCHODY ZABYTKOWE/KLASYCZNE, KTÓRE STANOWIĄ BARDZO ISTOTNĄ I NIEODŁĄCZNĄ CZĘŚĆ DZIEDZICTWA KULTURY, ZARÓWNO TEGO REGIONU (MAŁOPOLSKI), JAK I CAŁEGO NARODU??? RZĄDAMY USTALENIA SAMOCHODÓW ZABYTKOWYCH/KLASYCZNYCH JAKO WYJĄTKÓW!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
496	**Osoba prywatna**	Zabijacie klasyki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
497	**Przedsiębiorca**	Projekt proponowanych zmian oceniam negatywnie. Wprowadzanie stref czystego transportu z tak wygórowanymi normami dla samochodów prywatnych zarówno mieszkańców Krakowa jak i okolic jest absurdalne. Wymiana w miarę nowych samochodów (w przypadku diesli nie spełniających normy Euro6 będą to w 2025 roku nawet 10 letnie samochody) jest po pierwsze nieekologiczne, a po drugie kłóci się z pojęciami równości społecznej. Proponowane zmiany wykluczają biedniejszych mieszkańców. Czy zmiany mają doprowadzić do stanu, kiedy Kraków będzie tylko bazą turystyczną, miejscem dla bogatych i aktywistów? Obecny rok wykazał dobitnie błędne kierunki rozwoju - nastawienie na turystykę - przez obecną władzę. Wprowadzane zmiany nie konsultowane z mieszkańcami w ostatnim czasie w Krakowie zarówno przez jego urzędników jak i narzucane ze szczebla województwa przez osoby nawet nie mieszkające w Krakowie są cyniczne. Także wprowadzenie stref wolnych od ruchu samochodowego jest chybionym pomysłem - za przykład może służyć płyta Rynku Głównego gdzie brak ruchu jest fikcją. Zupełnie nie zrozumiały jest natomiast pomysł nie tworzenia nowych miejsc parkingowych w strefach. Jako mieszkaniec Zwierzyńca kategorycznie się sprzeciwiam takiemu rozwiązaniu, w sytuacji kiedy co chwila nadbudowywane są kolejne kamienice, a ilość miejsc na ulicach sukcesywnie zmniejszana. Proponowane pomysły są zupełnie oderwane od rzeczywistości, i najwyraźniej tworzone przez osoby nie będące mieszkańcami naszego miasta. Większość proponowanych zmian jest po prostu krzywdząca dla mieszkańców. Jeżeli mają być wprowadzane obostrzenia powinny one dotyczyć głównie transportu zbiorowego, maszyn budowlanych itp. Apeluję także o przywrócenie możliwości palenia drewna w kominkach, gdyż jest to jeden z bardziej ekologicznych sposobów ogrzewania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[143], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Program nie wprowadza zakazu eksploatacji urządzeń na biomasę, wprowadza jedynie ograniczenia w finansowaniu ze środków publicznych określonych urządzeń, co nie kłóci się w żaden sposób z wprowadzeniem nowych warunków technicznych WT 2021, ani z polityką Unii Europejskiej. Działania podejmowane w województwie małopolskim wielokrotnie są wskazywane przez instytucje europejskie jako dobre praktyki, które wykorzystać mogą regiony o podobnym problemie, by chronić zdrowie swoich mieszkańców. Podejmowane działania muszą być adekwatne do skali problemu, jaki mają na celu rozwiązać. Przekroczenia norm jakości powietrza w Małopolsce są jednymi z najwyższych w całej Europie. W Programie promowane są urządzenia zasilane biomasą spełniające wyższe normy emisyjne, a także ogrzewacze pomieszczeń spełniające wymagania w zakresie sprawności i emisji zanieczyszczeń wynikającej ze spalania biomasy. Wykorzystanie biomasy w przeciwieństwie do pomp ciepła, fotowoltaiki czy kolektorów słonecznych wiąże się z emisją pyłów oraz benzo(a)pirenu. Program ochrony powietrza przygotowany został m.in. ze względu na przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. Niemożliwe jest zatem traktowanie źródeł na biomasę jako źródeł nieemitujących zanieczyszczeń, w szczególności w miejscu, w którym od lat stężenia pyłów i benzo(a)pirenu są jednymi z najwyższych w Europie. Biomasa stanowi odnawialne źródło energii, dlatego też planowane jest całkowite wycofanie się z finansowania źródeł na nieodnawialny węgiel, a w

[143] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przypadku biomasy – odnawialnego źródła energii – finansowanie źródeł, które zapewniają niższą emisję pyłów Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
498	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
499	**Osoba prywatna**	A gdzie informacja i klasykach?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
500	**Osoba prywatna**	W nawiązaniu do zawartych tez uchwał PROGRAMU OCHRONY POWIETRZA dla WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO zwracam się z prośbą o zawarcie dopisanie dopuszczenia do ruchu tzw. aut " klasyków". Sam jestem posiadaczem auta 17 letniego z przebiegiem 80 000 km wyprodukowanego w 30 000 sztuk egzemplarzy, za kilka lat auto będzie mogło zostać zarejestrowane jako tzw. " klasyk" , niestety nie będę mógł się nim poruszać w mieście Kraków. Proszę o wzięcie mojej sugestii prośby o dopisanie do uchwały dopuszczenia do ruchu aut tzw. " klasyków" . Pozdrawiam Krystian P.S. .... chrysler crossfire 3.2 benzyna ...	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
501	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki samochodowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
502	**Osoba prywatna**	projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zakłada wyłączenie z ruchu miejskiego aut, które nie spełniają norm Euro4 dla pojazdów z silnikami benzynowymi i Euro5 dla pojazdów tzw. "diesli" (docelowo Euro6), co praktycznie wiąże się z zakazem ruchu dla aut klasycznych i zabytkowych. Wydaje się to być przeoczeniem, które należałoby skorygować i dodać jako wyjątek od głównego zakazu. Uważam, że takie auta doskonale wpisują się w charakter, tradycję i obraz Krakowa. Myślę, że byłoby błędem eliminowanie takich z ruchu miejskiego, tym bardziej, że ich liczba w skali ogółu jest bardzo znikoma. Także, z uwagi na swój charakter i wyjątkowość, takie auta są używane przez właścicieli bardzo okazjonalnie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
503	**Osoba prywatna**	Moim zdaniem duża uwagę powinno Państwo zwrócić uwagę na busy. Są to najbardziej zanieczyszczające miasto jednostki komunikacyjne. Co z samochodami zasilanymi LPG? One emitują dużo mniejszą ilość zanieczyszczeń niż samochody napędzane samą benzyną/olejem napędowym. Co z samochodami zadbanymi klasycznymi? Tu odsyłam do filmu Zachara https://www.youtube.com/watch?v=STflJrl7Cpk O ile plan zakazu wjazdu dla samochodów nie spełniających odpowiednich norm do centrum jest dobrym pomysłem to poszerzenie tej strefy do całego obszaru Krakowa jest dużą przesadą, ponieważ osoby posiadając zadbane samochody klasyczne (czasami bardzo drogie i z dużą wartością historyczną) nie spełniające odpowiednich norm zostaną z automatu wykluczone z użytkowania co jest absurdem. Bardzo doceniam pracę nad	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		czystością powietrza w Krakowie, ale te regulacje powinny zostać rozpatrzone pod jeszcze pod tym kątem.	jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
504	**Osoba prywatna**	Proponowane zmiany w praktyce będą oznaczać zakaz ruchu dla pojazdów zabytkowych. Proponuję zrobić dla nich wyjątek.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
505	**Osoba prywatna**	Badania dobitnie wskazują ze transport samochodowy ma znikomy wpływ na jokość powietrza. Przykłady z Niemiec gdzie po ograniczeniu ruchu tylko dla pojazdów z euro4 i euro5 nie przyniosły praktycznie zadnych efektów, a jedynie utrudniły życie mieszkanców. Niestety ludność Kraków oraz miejscowości pobliskich porusza się w większości pojazdami które zostaną wykluczone z możliwości wjazdu do Krakowa. Sam też takie samochody posiadam. Dlatego jestem przeciwny takim zapisom.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[144] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów

[144] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n**.** med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
506	**Osoba prywatna**	Proponowane zmiany nie tylko nie wnoszą nic wartościowego w temacie smogu w Krakowie ale przede wszystkim stanowią olbrzymi kłopot dla mieszkańców samego miasta i jego aglomeracji. Zakazywanie wjazdu samochodom dopuszczonym do ruchu jest skandalicznym pomysłem ograniczającym wolność obywateli. Ponadto ostatnia minimalizacja ruchu samochodowego związana z wybuchem epidemii w sposób jednoznaczny pokazała że brak samochodów na ulicach Krakowa nie zmienia w sposób zauważalny problemu zanieczyszczeń (pomimo braku ruchu samochodowego smog w Krakowie nie zniknął ani nie zmniejszył się)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[145]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które

[145] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
507	**Osoba prywatna**	Dlaczego!? Pytam się dlaczego tak jest!?	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
508	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zamknąć i zdelegalizować auta klasyczne które jak wiadomo nie zanieczyszczają środowiska bardziej niż auta współczesne ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
509	**Osoba prywatna**	Uważam że powyższy projekt dyskryminuje dużą część społeczeństwa, której zwyczajnie nie stać na auto 2- czy 5-letnie. Również mowa o przyszłych ograniczeniach do obwodnicy autostradowej, której nadal nie ma, jest trochę nie na miejscu. Projekt uderzy również w prywatnych przewoźników, którzy będą musieli zmienić swoją flotę, co pociągnie za sobą produkcję nowych samochodów i emisję dużych ilości gazów cieplarnianych i zużycie dodatkowych surowców. Proponuję by zamiast nowych przepisów, drogówka i straż miejska lepiej egzekwowały przepisy już istniejące i eliminowały z ruchu kopcące pojazdy. To nie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jest trudne, bo "kopciucha" łatwo namierzyć, jadąc za nim. Mam nadzieję że wspólnie dojdziemy do zdrowego rozwiązania.	docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[146], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu

[146] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
510	**Osoba prywatna**	Brak wyłączeń dla samochodów klasycznych (+25 lat), na żółtych blachach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
511	**Osoba prywatna**	W projekcie zostały pominięte wyjątki jaki mogą być samochody klasyczne lub np skutery które dopiero od niedawna są w grupie euro4. Myślę, że warto zrobić wyjątek dla takich pojazdów. Zwłaszcza dla zabytków które z racji mniejszych przebiegów rocznych nie stanowią dużego procentu w zanieczyszczeniu powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
512	**Osoba prywatna**	Uprzejmie proszę o uwzględnienie aut klasycznych w programie. Program w obecnej formie delegalizuje zabytkowe pojazdy które stanowią ważną i cenną wartość kulturową.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
513	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować zabytkowe samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
514	**Osoba prywatna**	Dlaczego nie będę mógł wjechać Fiatem 125p do Krakowa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
515	**Przedsiębiorca**	Brak możliwości wjazdu do strefy samochodów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
516	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizowac klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
517	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody zabytkowe i większość jednośladów?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
518	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków delegalizuje (samochodowe) klasyki?????	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
519	**Osoba prywatna**	W projekcie nie ma ani słowa o klasykach, co z nimi? Te samochody robią bardzo małe przebiegi, rocznie robią czasami mniejsze niż współczesne samochody dziennie. Nie można o nich zapominać...	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
520	**Osoba prywatna**	Moim zdaniem warto zainteresować się samochodami klasycznymi i zabytkowymi, które nie spełniają norm spalin, ale dla wielu ludzi, pasjonatów motoryzacji i nie tylko są bardzo ważne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
521	**Osoba prywatna**	Dlaczego miasto KRAKÒW chce zdelegalizowac i uniemozliwic jezdzenie samochodami zabytkowymi ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
522	**Osoba prywatna**	Posiadam diesla z normą euro 5. Sprawny dpf i katalizator. Dlaczego jestem zrównany ze starym zaniedbanym dieslem z przełomu lat 80 i 90 tych. Polskie społeczeństwo nie jest tak bogate jak np Niemcy, nasze zarobki są dwu, trzykrotnie mniejsze co za tym to Ci bogatsi mogą wszystko, pracując na etacie nie wejdziesz do Krakowa. O to Wam chodzi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[147] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[147] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
523	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków planuje zdelegalizować klasyki? Samochody zabytkowe. samochody o ciekawych i ważnym znaczeniu dla motoryzacji oraz większość jednośladów ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
524	**Osoba prywatna**	Dlaczego Miasto Kraków nie wzięło pod uwagę samochodów zabytkowych, które z racji wieku nie spełniają dzisiejszy norm EURO dla samochodów spalinowych? Takie podejście totalnie uziemi takie samochody, które stanowią pewnego rodzaju powiew historii, który może tylko wzbogacić i urozmaicić krakowski krajobraz. Proszę o przyjrzenie się tej sprawie i dodanie do uchwały wyjątek w postaci pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
525	**Osoba prywatna**	Bardzo cieszy mnie projekt przedstawiony przez Panstwa, jednakze mam wrazenie, ze zapomnieli Panstwo o samochodach zarejestrowanych jako klasyki (tj. starsze niz 25 lat) Takie samochody sa pod ochrona konserwatora, stanowia dziedzictwo kulturowe, jednakze z wiadomoch przyczyn nie spelniaja odpowiednich norm. To jest moja jedyna uwaga do tego projektu. Jestem na tak, po uwzglednieniu samochodow klasycznych jako przypadku wyjatkowego, ktory nie bedzie musial spelnic tak wyostrzonych norm. Wnosze o stosowna korekte projektu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
526	**Osoba prywatna**	Auta klasyczne i zabytkowe nie są wzięte pod uwagę. Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki? Zacząłbym od egzekwowania istniejącego prawa - eliminacja aut z wyciętymi katalizatorami oraz z uszkodzonymi silnikami nie spełniajacymi norm "wbitych" w dowód rejestracyjny. Co z autami mieszkańców, których nie stać na nowe auta z salonów spełniające normy euro6. Zachar Zawadzki auto centrum: https://youtu.be/STflJrl7Cpk	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
527	**Osoba prywatna**	Chciałbym odnieść się do planów utworzenia strefy czystego transportu, która docelowo jest planowana w obrębie IV obwodnicy. Uważam, że ograniczenie wjazdu samochodom nie spełniającym norm emisji Euro 4 (benzynowe) i Euro 6 (diesle) na tak dużym obszarze jest zbyt rygorystyczne i bardzo uciążliwe. Sytuację wyjaśnię na swoim przykładzie. Obecnie mieszkam na peryferiach miasta w pobliżu obwodnicy autostradowej A4. Moje miejsce pracy znajduje się w pobliżu drogi ekspresowej S7, przy czym oba te miejsca znalazłyby się wewnątrz planowanej strefy. Dojazd samochodem zajmuje mi stosunkowo mało czasu, gdybym miał jeździć komunikacją miejską zajęłoby mi to każdego dnia kilkakrotnie dłużej. Ponadto, pracuję w systemie zmianowym i albo zaczynam bardzo wcześnie, gdy MPK jeszcze nie kursuje, albo kończę pracę bardzo późno, już po odjeździe ostatniego autobusu do domu. Jak więc po wprowadzeniu planowanej strefy miałbym dojeżdżać do pracy? Zakup nowego samochodu to dla mnie zbyt duży wydatek i nie mogę sobie na to pozwolić. Przypuszczam, że w podobnej sytuacji jak ja, znalazłoby się wielu mieszkańców. Musielibyśmy albo zmienić pracę (co wcale nie musi być łatwe, nie wiemy jaka będzie sytuacja na rynku pracy w 2025 roku) albo miejsce zamieszkania, a najlepiej jedno i drugie. Rozumiem, że czyste powietrze jest sprawą ważną i rozumiem, że można wprowadzać ograniczenia wjazdu starym pojazdom np. w obrębie II obwodnicy, gdzie ruch samochodowy jest duży, a komunikacja zbiorowa kursuje często i jest dużo linii. Jednak planowany obszar ograniczony IV obwodnicą jest stanowczo za duży i taki uważam za nie do przyjęcia. Wywróciłoby to życie wielu mieszkańcom, a	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		celem walki z zanieczyszczeniami powietrza jest chyba poprawa, a nie pogorszenie jakości życia w mieście.	od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[148] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

[148] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
528	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcą państwa zakazać wjazdu samochodom klasycznym i zabytkowym na teren Krakowa?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
529	**Osoba prywatna**	Realizacja propozycji zawartych w sekcji "Działanie 2. Ograniczenie emisji z sektora transportu" doprowadzi do olbrzymich kosztów dla wszystkich mieszkańców regionu które zapewne nie będą rekompensowane przez autorów niniejszych pomysłów, doprowadzi do zmniejszenia konkurencyjności regionu przez zwiększenie kosztów transportu(zarówno prywatnych jak i publicznych), wydłużenia czasu transportu, zwiększenia uciążliwości transportu jednocześnie dając znikomy efekt w kwestii poprawy jakości powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[149]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do

[149] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Sektor transportu nie jest głównym odpowiedzialnym za zanieczyszczenie powietrza(4% emisji PM 2.5, 5% emisji PM10, 0% BaP) co potwierdzają zarówno badania jak obserwacje podczas okresu tzw. Lockdown'u gdzie ruch samochodowy zamarł a zanieczyszczenie powietrza nadal występowało. Brak smogu w okresach wiosenno-letnich nie wynika z ograniczenia transportu – wynika mówiąc najprościej - z palenia w piecach. Nawet emisja tlenków azotu w 56% nie wynika z transportu(strona 28 zał. 1). Ponadto, propozycje zawarte w dokumencie są wewnętrznie sprzeczne. Z jednej strony w pkt. a, zawarty jest postulat dot. płynności ruchu, po to aby w pkt. b ograniczać prędkość do 30km/h lub w pkt. o - nie budować nowych miejsc postojowych i poszerzać strefy płatnego parkowania. Działania dot. stref płatnego parkowania noszą wyraźne znamiona działań fiskalnych - nie zaś działań zmierzających do zmniejszenia emisji. Dojazd od centrum taksówką generuje taką samą ilość zanieczyszczeń jak dojazd pojazdem prywatnym. O ile taksówka jest w podobnym stanie technicznym – czasem jest w gorszym. Brak miejsc parkingowych prowadzi do krążenia po okolicy w poszukiwaniu miejsca i większej emisji - nie zaś do poprawy jakości powietrza. Ograniczanie prędkości odbywa się zwykle poprzez montaż tzw. progów zwalniających(np. ul Grota-Roweckiego w Krakowie od ul. Zachodniej - 7 progów, 2 wysepki i strefa zamieszkania na odcinku 500m) - nie doprowadza to do poprawy płynności ruchu - wręcz odwrotnie, powoduje to zwiększenie pyłów z klocków hamulcowych i zwiększenie emisji podczas przyspieszania. Postulat dot. ograniczeń dla Diesli o normie 5 czy 6 jest wyjątkowo restrykcyjny i kosztowny dla zwykłych obywateli. Są to bardzo wyśrubowane normy emisji i nawet w rejonach i państwach znacznie bogatszych od Polski i Małopolski obowiązują mniej restrykcyjne normy. Np. Norma Euro 4 w rejonie stołecznym Brukseli która doprowadziła do niespełniania norm przez pojazdy policyjne. Dlaczego zamierza wymagać się od mieszkańców małopolski norm których nie jest w stanie przestrzegać policja w rejonie stołecznym Brukseli? Okres pandemii udowodnił ponadto ryzyka i nieprzewidywalność transportu publicznego – wzrost ryzyka zakażeń podczas korzystania z transportu zbiorowego, w końcu - odwołane lub ograniczone kursy. Jednocześnie, proponuje się stawianie właśnie na tego rodzaju transport ponad znacznie bezpieczniejszy i przewidywalny transport prywatny. Instytucje nie są w stanie wyegzekwować istniejących przepisów dot. emisji spalin co widać codziennie na ulicach Krakowa i regionu gdzie można obserwować dymiące pojazdy które nie są eliminowane z ruchu czy to podczas badań technicznych czy podczas rutynowych kontroli.	porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa**. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu.** Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. **Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta.** Ruch

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Jak zatem mają być egzekwowane znacznie szersze i bardziej restrykcyjne przepisy? Mając powyższe na uwadze proponuję powstrzymanie realizowania tych wyjątkowo kosztownych i szkodliwych propozycji przynoszących znikomy efekt w proponowanej sprawie.	na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
530	**Osoba prywatna**	Proszę o ponowne rozpoznanie tematu w kontekście samochodów klasycznych, oraz zabytkowych. Moim zdaniem nie dopuszczalne jest wyeliminowanie możliwości poruszania się takimi formami transportu z powodu przepisów dotyczących ogółu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
531	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
532	**Przedsiębiorca**	Program ochrony powietrza delegalizuje samochody klasyczne/zabytkowe/oldtimery. Bardzo proszę o przyjrzenie się tej sprawie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
533	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków, chce zdelegalizować klasyki ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
534	**Nauka**	NIE DLA EKO-STREF DLA SAMOCHODÓW Nie idźcie tą drogą. Nie róbcie z Krakowa obszaru wykluczonego komunikacyjnie dla osób o niskich dochodach. Proszę o przeanalizowanie badań naukowych, z których wynika jednoznacznie, iż samochody odpowiadają jedynie za od 5% do 10% zanieczyszczeń na terenie aglomeracji Krakowskiej, w zależności od pory roku. Nie wspominając, że programy wymiany pieców nie przyniosły spodziewanego efektu. Niska emisja z domów ogrzewanych starymi piecami to około 70% zanieczyszczeń Krakowskiego powiedzrza w okresie zimowym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[150] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia

[150] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
535	**Osoba prywatna**	Proszę o wprowadzenie skutecznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza, tak aby możliwa była skuteczna walka z niską emisją, skuteczne kontrole spalania odpadów w gminach małopolski i wyeliminowanie kopciuchów na paliwa stałe, tak jak w Krakowie, ponieważ w sezonie grzewczym jakość powietrza w moim mieście	**UWZGLĘDNIONO** Głównym celem Programu ochrony powietrza jest wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wyeliminowanie przestarzałych kotłów na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jest zwyczajnie niezdrowa, a w Krakowie jest teraz zdecydowanie lepiej. Proszę również o wprowadzenie skutecznych kontroli zanieczyszczeń przemysłowych, które w moim mieście stanowią dodatkowy poważny problem, który należy pilnie rozwiązać.)	paliwa stałe na obszarze całego województwa. Obowiązki wyznaczone dla poszczególnych jednostek mają przyspieszyć i umożliwić pełne wdrożenie uchwały, co pozwoli osiągnąć wymagane normy jakości powietrza i poprawić komfort życia mieszkańców, przede wszystkim ograniczając negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. Wymagania w zakresie kontroli wykonywanych przede wszystkim przez gminy ma na celu egzekwowanie zapisów uchwały. Program ochrony powietrza wprowadza ponadto działania związane z emisją z zakładów przemysłowych, w tym brak odstępstw od wymagań wynikających z konkluzji BAT dla zakładów, które zlokalizowane są na obszarach z przekroczeniami norm jakości powietrza. Ponadto wprowadzono działania, które mają na celu zwiększenie dostępu do informacji o emisjach pochodzących ze źródeł punktowych (tj. przemysłowych). Wskazano także obowiązki i rekomendacje związane z działaniami kontrolnymi w tym obszarze w ramach ustawowych obowiązków organów kontrolnych.
536	**Osoba prywatna**	Pomysł jest super, lecz co z klasykami!? Mimo obostrzeń, one powinny być wyjątkiem i nadal powinny być uczestnikami ulic Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
537	**Osoba prywatna**	Absurd kto z osób zarabiających około 2/3 tyś złotych będzie miał na wydatek około 60 tyś złotych na nie nowy salonowy pojazd który spełni normę euro 4/6 aby wjechać na obrzeża Krakowa, może radni którzy zaczęli by zarabiać z w/w kwoty zmienili by zdanie bo musieli by oszczędzać na taki samochód 10 lat. Czy radni przewidują dofinansowanie na wymianę pojazdu który spełni normę? Dobrym podejściem było by także zwracanie uwagi na mieszkańców którzy nie zarabiają jak Pan Majchrowski i nie mają od miasta służbowego pojazdu z pieniędzy podatników. Rozumiem ścisłe centrum miasta aby było objęte takim rozporządzeniem lecz nie reszta części miasta. Średnio zarabiający Polak aby mógł dorównać tym standardom które są w ustawie osiągnie je za około 15 lat a nie 5. Totalnie niezgadzam się z tym rozporządzeniem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym (np. mieszkańcy, dostawcy, przedsiębiorcy). Warto podkreślić, że przy założeniu wdrożenia strefy w wersji docelowej w roku 2025, w momencie wprowadzenia strefy czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. Bezzasadne wydaje się wobec tego odnoszenie się jedynie do ograniczeń wskazanych dla samochodów z silnikiem Diesla. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
538	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie tych przepisów nie przyniesie żadnych korzyści dla powietrza ponieważ jak pokazały czasy lockdown powietrze pozostało zanieczyszczone pomimo wielokrotnie niższego ruchu samochodowego. Uważam że proponowane przepisy w obecnej formie są sprzeczne z jakimkolwiek logicznym myśleniem oraz są niepoparte dowodami badawczmi. Polecił bym ratuszowi skupienie się na zabetonowaniu Krakowa co doprowadziło do skutecznego uniemożliwienia przewietrzania miasta. Najbardziej efektywnym sposobem oczyszczenia powietrza w mojej opinii jest systematyczne oczyszczanie województwa z nieefektywnych i niekologicznych pieców na węgiel i inne paliwa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[151]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[151] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
539	**Osoba prywatna**	Dajcie żyć samochodom klasycznym! Chciałbym czasem jadąc przez Kraków (sąsiednie miasto) spotkać piękne zabytkowe maszyny.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
540	**Osoba prywatna**	Wszystko bardzo fajnie, tylko czemu nie ma punktu o autach klasycznych i zabytkowych? One akurat powinny być dozwolone.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
541	**Osoba prywatna**	Wszystko Ok, ale proszę zrobić wyjątek dla aut zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
542	**Osoba prywatna**	Dlaczego w projekcie uchwały nie ma wyjątków dla aut klasycznych ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
543	**Osoba prywatna**	Trzeba wymieniać stare piece a nie auta które zanieczyszczają powietrze dużo słabiej co pokazała kwarantanna.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
544	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
545	**Osoba prywatna**	Proponowane przepisy przenoszą odpowiedzialność samorządu za czyste powietrze na ludzi prywatnych którzy utraca możliwość dotarcia do pracy. Niestety komunikacja zbiorowa nie jest godna zaufania. Alternatywa jest samochód który teraz będzie musiał byc kosztowny. Wogole nie jest brany aspekt kosztów jednostki. Samorządy od lat zgadzają się na zanieczyszczenia przemysłowe oraz ogrzewanie domów bezklasowym opałem. Jak zawsze najlepej jest obciążać zmotoryzowanych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[152], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia**

[152] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
546	**Osoba prywatna**	Szanowni Państwo, jako mieszkaniec miasta Krakowa, właściciel samochodu oraz motocykli zabytkowych, bardzo proszę o zwrócenie uwagi w kierunku tematu możliwości użytkowania takowych, mimo planowananego ograniczenia poruszania się pojazdów niespełniających norm emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
547	**Osoba prywatna**	Co do zasady idea wprowadzenia w Krakowie ograniczeń w ruchu samochodowym uzależnionych od norm emisji spalin pojazdów jest rozwiązaniem słusznym. Proponowane przez Państwa rozwiązanie winno jednakże uwzględniać szczególną sytuację tj. możliwość wjazdu do centrum Krakowa pojazdów zabytkowych. Pojazdy zabytkowe (oldtimery/klasyki) są świadectwem rozwoju techniki i dobrem cywilizacyjnym, które podlega ochronie. Jednocześnie w ramach popularyzowania wiedzy technicznej, dokumentowania rozwoju cywilizacyjnego, jak również w ramach atrakcji w postaci pokazów, rajdów turystycznych, wystaw, zawodów sportowych, tego typu pojazdy zabytkowe pojawiają się w mieście Krakowie. Z istoty rzeczy nie spełniają one żadnych obowiązujących norm emisji spalin, gdyż w chwili ich wytworzenia normy takie nie obowiązywały. Ze względu jednak na bardzo małą ilość tego typu pojazdów oraz szczególne zasady ich rejestracji (tzw. "żółte tablice rejestracyjne" uzyskiwane w następstwie pozytywnej decyzji Konserwatora Zabytków) w pełni zasadnym jest dopuszczenie wyjątku uprawniającego do wjazdu pojazdów zabytkowych do centrum Miasta Krakowa. Byłaby to regulacja zbieżna z regulacjami obowiązującymi w Europie Zachodniej, w szczególności w Niemczech, gdzie pojazdy zabytkowe posiadające tzw. historyczne tablice rejestracyjne (Historische Kennzeichen) uprawnione są bez ograniczeń do wjazdu do centrów miast, w których wprowadzono ograniczenia w ruchu pojazdów związane z emisją spalin. Jednocześnie samochody zabytkowe poprzez wyróżniające je "żółte tablice rejestracyjne" , podobnie jak pojazdy elektryczne posiadające "zielone tablice rejestracyjne" są oznakowane w sposób umożliwiający bardzo prostą ich identyfikację w ruchu. Niniejszym zwracam się zatem o uwzględnienie wyjątku we wprowadzanych ograniczeniach ruchu umożliwiających wjazd do centrum miasta Krakowa pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
548	**Osoba prywatna**	Proszę o zainteresowanie się rolą zabytkowych samochodów w Krakowie. Dla nich powinny być jakieś wyjątki. Dziękuję	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
549	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki - zabytkowe samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
550	**Osoba prywatna**	Stanowcze nie dla zakazu poruszania się klasycznych samochodow.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
551	**Osoba prywatna**	Podczas znacznych obostrzeń związanych z COVID-19, gdy ruch na ulicach był znikomy, jakość powietrza była na tym samym poziomie co przed obostrzeniami. Sugeruje to, że wina nie jest po stronie transportu. Warto by było zająć się: a) jeżdżącymi dymiącymi gratami z wyciętymi katalizatorami, DPFami oraz zajechanymi silnikami. b) sposobami ogrzewania gmin ościennych. Na dodatek te zmiany nie powinny dotyczyć klasyków, czyli aut na żółtych tablicach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[153]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na

[153] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
552	**Osoba prywatna**	Proszę o wykluczenie samochodów zabytkowych z zaostrzenia emisji spalin. Samochodów starszych niż 30 lat jest bardzo niewiele. Stanowią one prawdopodobnie 0.001% wszystkich samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
553	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
554	**Osoba prywatna**	Większość ustaw, które powstają w naszym mieście/kraju nie dokońca zauważa potrzeby innych mieszkających tam ludzi. Nie zgadzam się z nowymi normami i z tą ustawą ograniczającą moje kolejne dobra osobiste i przestrzenne na które finansowo niestety mnie nie stać. Normy, które interpretują co możemy, bądź raczej co nie możemy wyliczane są przez portfel bogatego obywatela- (urzędnika, który	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana w ramach konsultacji. Część działań została przeformułowana, a terminy zostały wydłużone. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		opłacany z naszych podatków zapomina że jest dla WSZYSTKICH obywateli nie tylko dla ludzi z wysokim wynagrodzeniem) dla którego zakup nowego samochodu to błahostka. Stanowczo nie zgadzam się z taką ustawa!!	czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
555	**Osoba prywatna**	A co z autami klasycznymi, które często są w lepszym stanie technicznym i generują mniej zanieczyszczeń niż źle utrzymana diesle 3 letnie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
556	**Osoba prywatna**	Uchwała w prezentowanej formie zupełnie pomija auta/motocykle klasyczne i zabytkowe. Pojazdy te, tak bardzo cenne zarówno dla swoich właścicieli, jak i naszego dziedzictwa kulturowego z racji wieku nie spełniają ww. norm EURO. Niemniej jednak sporadyczny charakter użytkowania sprawia, iż myślę, w niewielkim stopniu wpływają na jakość powietrza w Krakowie. Proszę o wprowadzenie stosownych poprawek, aby nie eliminować motocykli i aut klasycznych z dróg Małopolski.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
557	**Osoba prywatna**	Pamiętajmy o klasykach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
558	**Osoba prywatna**	Witam, w dzisiejszych czasach smog jest uciazliwy ale kur.. kwarantanna pokazala ze to nie samochody sa wina tego zanieczyszczenia! ogarnijcie sie!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[154]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu

[154] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
559	**Osoba prywatna**	Truje najwiecej huta i kominy w kamienicach i prywatnych domach. Dlaczego w lecie nie ma smogu? To nie wina samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
560	**Osoba prywatna**	Projekt Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego jest potrzebnym projektem, jednak wymaga pewnych zmian. Zapisy dotyczące działań związanych ze sferą transportu są zbyt ogólnikowe i wbrew logice obejmują grupę pojazdów zabytkowych, zwanych powszechnie "klasykami". Pojazdy takie oprócz swej wartości zabytkowej i edukacyjnej stanowią dziedzictwo kulturowe i jako takie powinny być dostępne dla ogółu społeczeństwa, co oznacza, że ich właściciele (administratorzy) powinni mieć możliwość poruszania się nimi w przestrzeni publicznej. Dodam przy tym, że pojazdy takie z reguły mają bardzo niewielkie przebiegi roczne, stanowiące nie procent, ale i promil średniego przebiegu rocznego przeciętnego samochodu osobowego w Polsce. Wnioskuję o wyłączenie pojazdów zabytkowych - tzw. "klasyków" - i nie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		obejmowanie ich przepisami zawartymi w Projekcie Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego.	Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
561	**Osoba prywatna**	Proszę o dodanie zapisu zwalniającego pojazdy zabytkowe(klasyki)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
562	**Osoba prywatna**	Z wykluczenia powinny zostac wyłączone pojazdy zabytkowe i klasyczne. Stanowia one jakis ulamek promila calej ilosci pojazdow, jednak te regulacje w takim ksztalcie calkowicie je zdelegalizują. A Krakow jest jedna z polskich kolebek klasycznej motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Pisze to jako wlasciciel 2 samochodow zabytkowych ktore łącznie w ciagu roku przejezdzają może 500 km w tym wiekszosc poza miastem.	**strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
563	**Osoba prywatna**	Witam myślę że władze powinny zwrócić uwagę na problem pojazdów klasycznych oraz zabytkowych osobiście jestem użytkownikiem pojazdu ponad 30 letniego i wiem że będzie to duży problem dla posiadaczy takowych pojazdów. Prawda jest	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		taka że jeździ się takim samochodem tylko w suche ładne dni i jestem przekonany że udział w zanieczyszczeniu powietrza to znikoma składowa problemu z jakim się boryka województwo małopolskie.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
564	**Osoba prywatna**	Dlaczego w proponowanym programie nie ma wzmianki o klasykach? Warto o nich pomyśleć, szczególnie w takim mieście. Pozdrawiam.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
565	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcemy sprawić, że prawo będzie działać wstecz? Posiadam samochód, który w zeszłym roku mógł wjeżdżać w określone miejsca i teraz okazuje się, że ten sam samochód z dnia na dzień straci możliwość poruszania się po danym (PUBLICZNYM) terenie? Nie zgadzam się na wprowadzanie zakazów, które w rzeczywistości nie są poparte żadnymi badaniami, ponieważ poziom smogu w Krakowie nie jest powiązany z ruchem drogowym, co udowodniła ostatnia sytuacja z epidemią. Poziom smogu nie spadł, a bywały dni, gdzie był wyższy niż przeciętnie. Nie możemy pozwolić na to, aby ubożsi mieszkańcy stracili prawo do poruszania się po swoim mieście - to będzie się wiązać z przeprowadzkami, z masową wręcz migracją ludności Krakowa do miejscowości ościennych. Gdzie sens takiego działania?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[155]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości

[155] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[156], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
566	**Osoba prywatna**	Dzień dobry, dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne/zabytkowe ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

[156] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
567	**Osoba prywatna**	Dlaczego Ustawa nie przewiduje takich wyjątków jak auta klasyczne i zabytkowe których udział w ruchu jest znikomy a przy obecnym wyglądzie uchwały uniemożliwia poruszanie się wyżej wymienionymi pojazdami?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
568	**Osoba prywatna**	dlaczego delegalizujecie Klasyki motoryzacji?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
569	**Osoba prywatna**	Dlaczego Państwo nie zrobicie wyjątków w uchwale dla klasyków, które nigdy nie spełnią form norm ekologicznych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
570	**Osoba prywatna**	dlaczego klasyczne samochody na drogach Krakowa przeszkadzają?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
571	**Osoba prywatna**	Bzdura w kwestii ograniczania transportu w stosunku do emisji spalin. Jak zrobicie dopłaty do samochodów z odpowiednimi normami (nie zwiększając przez to uprzednio ich ceny) to można będzie pomyśleć o wprowadzaniu takich zakazów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[157], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których

[157] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[158] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

[158] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
572	**Osoba prywatna**	Witam serdecznie. Zostałem odesłany tutaj z kanału motoryzacyjnego (Zahar OFF) na platformie YouTube, również w celu przekazania uwagi aby nie delegalizować pojazdów klasycznych/historycznych w przyszłych strefach ograniczeń emisji spalin, ponieważ są to samochody wyjątkowe i nie powinny podlegać tym ograniczeniom. Proszę o zauważenie jak małym procentem w całej skali pojazdów są tylko klasyki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	**Podmiot zgłaszający stanowisko**	**Treść zgłoszonego wniosku**	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
573	**Nauka**	Uważam ten projekt za bardzo dobry i popieram wraz z rodziną i przyjaciółmi absolutne zabronienie poruszania się wszystkich pojazdów ,włącznie z samochodami klasycznymi w wyznaczonych strefach.	**UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
574	**Osoba prywatna**	Brak zwolnienia z zakazu samochodów zabytkowych, które generują znikomy udział w globalnym problemie powietrza w Krakowie, a mają wysoką wartość historyczną i kulturową. Apelują o zwolnienie samochodów zabytkowych z wymagań emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
575	**Osoba prywatna**	Co z samochodami które mają instalację LPG? Samochód z LPG wytwarza o wiele mniej szkodliwych substancji niż benzyna czy diesel. Może by tak zacząć promować samochody zasilane LPG? Może zacznijmy egzekwować przepisy już obowiązujące i sprawdzać samochody pod względem wyciętych katalizatorów czy filtrów DPF lub	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		niesprawnych technicznie które kopcą/dymią że nie idzie za takim jechać lub stać w korku?	lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
576	**Osoba prywatna**	moja opinia jest negatywna z 2 powodów: 1. Pogram nie uwzględnia wyjątków dla pojazdów zabytkowych, które z racji wieku nie mogą spełniać norm nawet EURO 4. Zabytki motoryzacji to istotny element	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kultury nie tylko dla zainteresowanych, ale dla całego Krakowa, który bardzo pozytywnie kojarzy się jako miasto historii. 2. Według raportu NIK OCHRONA POWIETRZA PRZED ZANIECZYSZCZENIAMI (https://www.nik.gov.pl/plik/id,7764,vp,9732.pdf) spaliny odpowiadają za ok 2,5% zanieczyszczenia w Miastach (wartość dla Warszawy). O ile dyskutować tylko o zanieczyszczeniach komunikacyjnych, to priorytetem powinno być ograniczenie unosu wtórnego (ok 80% zanieczyszczeń z transportu) oraz ścierania się opon i klocków hamulcowych (ok 13% z transportu). Przy czym ten ostatni powstaje głównie (jak również zwiększona emisja spalin) z braku płynności ruchu - częstego hamowania i przyspieszania. Istotniejsze zatem byłoby wprowadzanie rozwiązań w infrastrukturze upłynniających ruch - bezkolizyjne skrzyżowania, przejścia podziemnie i kładki oraz redukcja zwężeń ulic. Ostatnie działania krakowskich urzędników odpowiedzialnych za infrastrukturę drogową są jednak sprzeczne z tym celem. 3. Duża część założeń programu opiera się na coraz cześciej podważanych stereotypach, że samochody z silnikiem diesla powodują większe zanieczyszczenie. Tymczasem statystyki i badania firmy Jato monitorującej rynek motoryzacyjny dowodzą, że ucieczka od motorów wysokoprężnych spowodowała wzrost emisji dwutlenku węgla. I to znaczący. Średnia emisja dla aut sprzedanych w 2018 r. wyniosła 120,5 g/km i była o 2,4 g wyższa niż rok wcześniej i jednocześnie najwyższa od roku 2014! Z taką tendencją wzrostową mamy do czynienia po raz pierwszy od momentu, gdy dwutlenek węgla zaczęto uwzględniać w statystykach, czyli od jakiś 20 lat.	W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa**. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu.** Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. **Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta.** Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, **urządzeń sygnalizacji świetlnej,** urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
577	**Osoba prywatna**	Proszę o wzięcie pod uwagę samochodów zabytkowych tj klasyków oraz motocykli i nie tworzenie z nich nieruchomości. Jest to nasze dziedzictwo I stanowią promil w całym ruchu drogowym .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
578	**Osoba prywatna**	Czy w związku z zaostrzeniem przepisów dotyczących przestrzegania norm czystości powietrza w Krakowie samochodu klasyczne zostaną w naszym mieście i województwie zdelegalizowane?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
579	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie ograniczeń poruszania się dla samochodów posiadających emisję spalin poniżej Euro 4 doprowadzi do usunięcia większości obecnie poruszających się samochodów w efekcie doprowadzi to do paraliżu komunikacyjnego. Efektem będzie zmniejszone zapotrzebowanie na wjazd do centrum i terenów objętych restrykcjami co przełoży się z kolei na spadek rentowności handlu, wynajmu i sklepów usługowych. Dobrym przykładem jest poniesiona porażka w związku z "eko strefą" na Kazimierzu, czego efektem były duże utrudnienia, nikła prawie zerowa skuteczność rozwiązania, niezadowolenie mieszkańców, przedsiębiorców oraz przede wszystkim kierowców (czyli większości z nas). Efektem będą zmniejszone wpływy do budżetu jak i duże utrudnienia dla mieszkańców. Kraków stanie się skansenem gospodarczym a proces wyludnia centrum z zmniejszania atrakcyjności mieszkania w centrum będzie postępował. Powinno stawiać się na egzekwowanie obecnie istniejących przepisów jak (sprawdzanie wycinanych filtrów, DPSów etc.) aniżeli usuwania z transportu sprawnych samochodów. Powinno się wprowadzić	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przepisy które egzekwowały by faktyczny stan pojazdów zgodnych z normami wydanymi dla poszczególnych modeli w określonych latach (Euro 1,2,3,4,5.. etc.). Wymiana samochodów na nowsze modele powinna przebiegać naturalnie zgodnie z wolą właściciela (i tak z roku na rok jest coraz mniej starych samochodów). Idąc w myśl jednej z podwalin cywilizacji europejskiej iż prawo nie działa wstecz; program w obecnej formie godzą w te fundamenty.	wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[159], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania

[159] Źródło: **h**ttps://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
580	**Osoba prywatna**	A co z klasykami ???	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
581	**Osoba prywatna**	Ujęcie pojazdów zarejestrowanych jako klasyczne na liście wyłączeń z restrykcji norm emisji spalin	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
582	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
583	**Przedsiębiorca**	opinia jest negatywna ze względu na negatwny wpływ skutków programu na gospodarkę Krakowa w sektorze usług. Wielu klientów przyjeżdża do Krakowa spoza granic miasta i w tym celu korzysta z samochodów. Ograniczenie im tej możliwości spowoduje, że mniej z nich zdecyduje się na usługi w Krakowie powodując spadek przychodów dla przedsiębiorców, a w konsekwencji spowolnienie gospodarcze w mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[160], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
584	**Osoba prywatna**	Dla czego Kraków chce zdelegalizować klasyki? Jeżeli ta ustawa przejdzie w tej formie to w praktyce oznaczać będzie, że właściciel zabytkowego auta z Krakowa będzie chcąc się przejechać autem będzie musiał zamawiać lawetę żeby zabrać auto z miasta a potem musiałby wrócić lawetą	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

[160] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
585	**Osoba prywatna**	Posiadam samochód zabytkowy, na żółtych tablicach. Czemu Państwa projekt zabrania przyjazdu takim samochodem do Krakowa? Może trzeba się zastanowić nad wyjęciem spod obostrzeń samochody zabytkowe na żółtych tablicach?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
586	**Osoba prywatna**	Kwarantanna doskonale pokazała że problem smogu nie zależy od ruchu ulicznego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[161]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[161] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
587	**Osoba prywatna**	A co z samochodami zabytkowymi i historycznymi? Nie będzie można w Krakowie ich legalnie użytkować??	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
588	**Osoba prywatna**	To jest chore. To nie jest dobry program. Zacznijmy od ludzi którzy dopiero co zdali prawko. Nie stać takich na auto z silnikiem euro 6. Ich stać na maks silnik euro 4. Poza tym co z zabytkowymi wozami? Jest ich całkiem dużo w małopolsce ale one nie powodują smogu ani nie wydalają zanieczyszczeń (chodzi o to że jest to najmniejsza liczba pojazdów więc daje namniej zanieczyszczeń). Poza tym warto wspomnieć o Food-Truckach często na takowego wybiera się Żuka albo jakiś przerobiony wóz, który nie ma silnika Euro 6 i nie spełnia wymogów ale to prawie wgl nie jeździ praktycznie cały czas stoi w jednym miejscu. Dodatkowo trzeba wspomnieć że nie wszystkie wozy uprzywilejowane spełniają normy. Po mimo iż np. Star 244 takich norm nie spełnia to jest dużo lepszy w straży niż nowy wóz, szczególnie patrząc tu na wyjazdy w teren. Chciałbym dodać od siebie iż cała ta afera smogowa to jedna wielka propaganda. Ludzie w PRL-u żyli paląc w piecach węglem, miałem, drewnem, śmieciami i w zasadzie tak wyglądały wszystko domostwa. Samochody w tamtych latach nie posiadały ani katalizatorów, ani dpf'ów ani rzadnych innych filtrów. Nie spełniały te wozy podatawowych norm. Ale czy ktoś widział smog i czuł zanieczyszczenie? Otóż... Nie. Nikt się nie zajmował takimi "pierdołami" i ludzie dożywali dłuższego wieku niż teraz. Po 2000 latach zaczęto coraz bardziej dbać o ekologię coraz to większe normy nakładane na silniki spalinowe i ich modernizacje oraz zakładanie katalizatorów, filtrów i dpfów. Wywyższanie elektryków oraz hybryd. Dopłaty do montowania pieców gazowych lub paneli solarnych. I co? Smog i zanieczyszczenie rosło. Pandemia dała wielu ludziom do zrozumienia że są okłamywani. To nie jest tak że powietrze jest zanieczyszczone to jest urojenie. A wszystkie te eko-działania to propaganda oraz wyzysk ludzi. Wzbogacają się na tym politycy m.in. . Pandemia tak jak już wspomniałem oświeciła ludzi i zobaczyli że auta nie są nawet trochę problemem tego smogu i zanieczyszczeń. Podczas najsilniejszego ataku pandemii oraz największych rystrykcji, mało co jeździło. Prawie nic. Ale smog i zanieczyszczenie pozostało takie samo. Magia? Nie. To udowadnia że pojazdy nie są przyczyną tych zanieczyszczeń powietrza. Moim zdaniem lepiej byłoby wziąść się za bardziej potrzebne rzeczy dla ludzkości. Aby pozbyć się tej patoli z ulic którzy chleją palą i ćpają, zabijają się nawzajem. Pozbyć się jakoś tych wszystkich żebraków którzy skutecznie odstraszają ludzi i okradają. Zróbcie lepiej coś żeby ludzie nie bali się wyjść z domu. Opanujcie tzw "kiboli" którzy palą race i nadzierają swoje głupie mordy. Tak właśnie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		za to się weźcie, a nie za pojazdy. Jestem w 100% szczery. Bardzo proszę o pozytywne rozpatrzenie mojej prośby. Naprawde zostawcie motoryzacje w spokoju.	W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Znieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[162]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny

[162] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
589	**Osoba prywatna**	Z wszelkich dziedzin techniki to motoryzacja jest mi najbliższą. Królewskie Miasto Metropolitalne Kraków szczyci się zabytki techniki takimi jak np gazownia miejska, jednocześnie pragnie by ulice opustoszały z klasyków motoryzacji. Pojazdów które rocznie pokonują symboliczne przebiegi oraz nie poruszają się w tych okresach kiedy smog jest największym problemem. SMOG jest problemem, jako praktykujący na terenie Bieńczyc lekarz w codziennej praktyce widze jego skutki, widzę skutki dekad przepracowanych w Hucie im.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		SNRDZIMIRA, ale jednocześnie wiem że motocykle są rozwiązaniem innego problemu komunikacyjnego jakim są korki. Jako zapalony motocyklista chciałbym przypomnieć że motocykle wyśrubowane normy spełniają dopiero od kilku lat, tylko że poprzez to iż są to pojazdy malolitrazowe skala emocji zanieczyszczeń nawet przez 30 czy 40 letnie motocykle jest margonalna. Proszę trzeźwo zastanowić się nad tym czy ww projekt nie jest drakońsko ostry.	zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Tlenki azotu powstałe z transportu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[163]
590	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie samochodów zabytkowych w opracowywaniu planu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

[163] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
591	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
592	**Osoba prywatna**	Jestem przeciw restrykcjom i ograniczeniom w ruchu pojazdów zawartym w projekcie uchwały. Prezentowany projekt nie obejmuje wielu wyjątków, m.in. w postaci pojazdów zabytkowych, które z racji wieku z definicji nie spełniają współczesnych norm spalin a jednocześnie stanowią znikomy ale jednak czynny udział w ruchu drogowym. W projekcie nie są również objęte wyjątkiem jednoślady (motocykle i skutery), które także w minimalnym stopniu zanieczyszczają powietrze, a jednocześnie ułatwiają poruszanie się w ruchu miejskim i wydatnie przyczyniają się do zmniejszenia korków. W zamian proponuję skupić się na przestrzeganiu już obowiązujących przepisów dotyczących stanu technicznego pojazdów, a w szczególności ich egzekwowaniu na stacjach diagnostycznych. To działanie z pewnością bardziej przyczyni się do eliminacji najbardziej trujących i niesprawnych pojazdów, niż automatyczne wykluczenie z ruchu pojazdów starszych ale sprawnych, często utrzymywanych przez posiadaczy i kolekcjonerów w idealnym stanie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
593	**Osoba prywatna**	Chciałbym zapytać jak planują Państwo rozwiązać kwestię samochodów zabytkowych - które nie spełniają obecnych wyśrubowanych norm emisji spalin. Dodatkowo, czy planują Państwo objąć zakazem wjazdu również motocykle? Chciałbym również zapytać, jak będzie wyglądała kwestia samochodów z silnikiem benzynowym posiadającym np Euro 3 ale zasilanych dodatkowo LPG - bo jakk wiemy samochód napędzany gazem emituje dużo mniej szkodliwych substancji niż przy spalaniu benzyny.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
594	**Przedsiębiorca**	Zakaz wjazdu do miasta dla samochodów nie spełniających Euro4 a następnie Euro6 to jakiś ABSURD! Czy aż tak bardzo MPK potrzebuje nowych pasażerów? Jeśli pojazd (skuter, motocykl, samochód osobowy czy ciężarowy) ma aktualne badania techniczne (jest sprawny) i może poruszać się po ulicach kraju to dlaczego nie po ulicach Krakowa?! Z raportu NIK wynika, że transport to ok 10% zanieczyszczeń powietrza i ok 7% z tego to spaliny! Czyli same spaliny stanowią 1% ogólnego zanieczyszczenia!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[164] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system

[164] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
595	**Osoba prywatna**	Witam. Dlaczego Państwo chcą z delegalizować skarby narodowe w formie samochodów klasycznych. Czy naprawdę stanowią aż takie wielkie zagrożenie dla środowiska? Jaki procent stanowią i o ile jakość powietrza zostanie poprawiona dzięki tej delegalizacji? Czy samochody tego typu staną się nieruchomością?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
596	**Osoba prywatna**	Dlaczego w nowej uchwale również samochody klasyczne będą wyłonczone z ruchu? Czy to naprawde taki problem ekologiczny?.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
597	**Osoba prywatna**	Dlaczego takimi niedopracowanymi przepisami Kraków chce wyłączyć możliwość poruszania się po mieście pojazdami klasycznymi i zabytkowymi? Uważam, że w tej formie propozycja takich regulacji jest niedopuszczalna.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
598	**Osoba prywatna**	Dlaczego państwo chcą zdelegalizować samochody klasyczne gdy to nie one generują największe zanieczyszczenie środowiska, a jest ich mało i nie wyjeżdżają czesto na drogi ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
599	**Osoba prywatna**	Jeśli nie będzie wyłączenia dla mieszkanców, to jest atak na biedniejszych ludzi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[165], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
600	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne auta, które nie spełniają norm Euro4 ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

[c]z

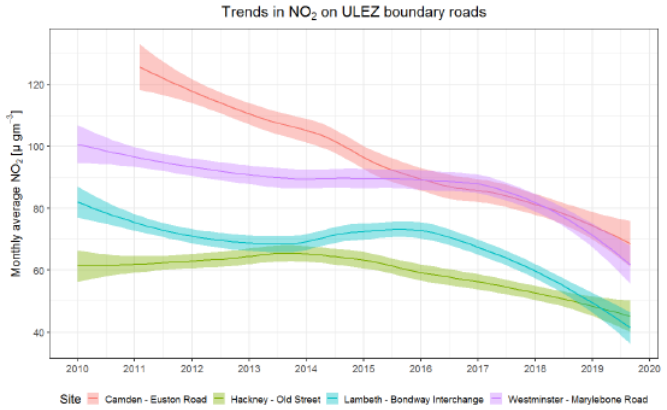
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
601	**Osoba prywatna**	Kiedys swiat przescigał sie w testach NCAP teraz kazdy nowy ma 5 gwiazd dlatego cza byłyo cos nowego wymyślic dpf downsozing euro 5 6 .Dajcie NOWE ŻYCIE klasyką i zabytką	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
602	**Osoba prywatna**	z ideą ograniczenia poruszania się po mieście pojazdów nie spełniających odpowienich norm emisji spalin zgadzam się całkowicie. Jednak apeluję o wyłączenie z tych obostrzeń pojazdów zabytkowych. Pojazdy te poruszają się bardzo rzadko, zazwyczaj latem, stąd ich wpływ na powietrze jest znikomy. Są jednak wielką radością dla części mieszkańców i gości Miasta. A już od dzisiaj proponowałbym większe kontrole na ulicach i eliminowanie poruszających się pojazdów nie spełniających żadnych norm.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
603	**Osoba prywatna**	Chcecie zdelegalizować klasyczne samochody? Chyba waz głowa boli! Skandal!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
604	**Osoba prywatna**	dlaczego chcecie zdelegalizowac Krakowskie klasyki??	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
605	**Osoba prywatna**	Jest to sztraszana głupota i coś co nie powinno mieć miejsca w myslacym inteligentnym państwie żeby klasyki nie mogły reprezentować się w miastach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
606	**Osoba prywatna**	moim zdaniem wykluczanie z ruchu pojazdów z silnikiem diesla o normie Euro 4 w I etapie Strefy Czystego Transportu jest posunięciem nieco nieuczciwym względem właścicieli tych konkretnie samochodów, które z normą Euro 4 są fabrycznie wyposażone w filtr cząstek stałych. Słusznym byłoby rozgraniczenie samochodów z napędem o zapłonie samoczynnym spełniających normę Euro 4.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[166], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich

[166] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
607	**Osoba prywatna**	Jestem przeciw delegalizacji klasyków to nasz skarb ☺	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
608	**Osoba prywatna**	nie uważam że motory które nie spełniają norm emisji spalin które są w projekcie są największym problemem, tak samo komunikacja publiczna, przecież i tak lepiej jest pozwolić jeździć starym busom z których korzysta dziennie kilkadziesiąt tysięcy osób dojeżdżających do pracy w Krakowie niż pozwolić tym osobom jeździć własnymi nawet ekologicznymi autami	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride

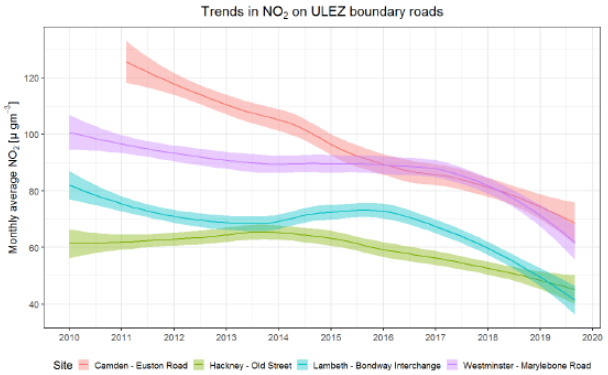
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Przedstawione ograniczenia wjazdu do strefy czystego powietrza dotyczą zarówno silników benzynowych, które muszą spełniać normę EURO 4 oraz silników Diesla spełniających normę EURO 6. Zapis ten dotyczy wszystkich lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych), samochodów ciężarowych i pojazdów transportu zbiorowego. W przypadku autobusów (pojazdów transportu zbiorowego) i samochodów ciężarowych bez względu na rodzaj silnika w strefie pilotażowej muszą spełniać wymagania EURO 5, a w strefie docelowej – EURO 6. Podział ograniczeń na silniki benzynowe i silniki Diesla dotyczy samochodów osobowych i dostawczych. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
609	**Osoba prywatna**	Czemu chcecie delegalizacji samochodów klasycznych w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe.
610	**Osoba prywatna**	Diesel z Euro 4 czy klasyk ro nie powod smogu w Krakowie i okolicach. Jestem wlascicielem diesla z Euro 4, mam 50kkm przebiegu wszystkie katalizatory, 100% - to nie takie samochody truja. sugeruje egzekwowac istniejace przepisy i eliminować niesprawne pojazdy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
611	**Przedsiębiorca**	Jeżdżę codziennie ulicami Krakowa i obserwuje: - nie wystarczające egzekwowanie istniejących przepisów dotyczących emisji przez środki transportu - coraz większy odsetek nowych pojazdów euro6, hybrydowych i elektrycznych - coraz większy ruch rowerowy i małych pojazdów elektrycznych - emisja z samego transportu ma mały wpływ w stosunku do innych czynników, tutaj analizując dane jakości powietrza stwierdzam że zależą one w dużym stopniu pory roku oraz warunków meteorologicznych, a nie od ilości i jakości pojazdów spalinowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Uważam że wprowadzenie tak drastycznych ograniczeń jest niekoniecznie, w pierwszej kolejności egzekwowanie istniejących przepisów, następnie stopniowe wprowadzanie ograniczeń. Co z środkami transportu które stracą możliwość poruszania się po drogach mimo iż są zarejestrowane w strefie miasta przez mieszkańców i są sprawne? Co z samochodami klasycznymi? Co za motocyklami? Przecież motocykle stanowią mały procent i są eksploatowane tylko w sezonie letnim, gdy jakoś powietrza jest zdecydowanie lepsza niż w zimie? Co z pojazdami specjalistycznymi prowadzącymi usługi na terenie miasta? Co z turystami w własnych pojazdach? Apeluje o ponowne przyjrzenie się sprawie.	Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[167], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.

[167] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
612	**Osoba prywatna**	Dlaczego Miasto Kraków dąży do zdelegalizowania poruszania się po mieście aut klasycznych,zabytkowych i nawet skuterów?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
613	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
614	**Osoba prywatna**	Mieszkam w mieście Krakowie i rozumiem, że problem jakości powietrza jest naglący i należy zająć się nim jak najprędzej, to uważam, że ważniejsze, od ograniczenia wjazdu do miasta Krakowa samochodów poniżej norm Euro 4, dla samochodów benzynowych, oraz Euro 5 (później Euro 6) dla samochodów z silnikiem diesla, jest ograniczenie emisji produktów spalania węglem i innymi paliwami stałymi w gminach ościennych (tzw. "Obwarzanku"), które w wyniku działań fizyki "pompowane" są do doliny miasta Krakowa. Uważam ponadto, że powinniśmy chronić dziedzictwo historii w postaci samochodów zabytkowych, które na pewno nie spełniają powyższych norm, lecz nie są w większości przypadków używane na co dzień. Jest w mieście Krakowie wiele pojazdów unikatowych nawet na skale kraju (może nawet Europy - jeżeli weźmiemy pod uwagę stan pojazdu), szkoda by było gdyby uwięzione w garażach nie mogły już nigdy cieszyć oczu przechodniów. Ponad to istnieje pewien problem samochodów, które spełniłyby normy Euro wyższej klasy ale z racji na swój wiek, nie były nigdy do nich klasyfikowane, przez co oczywiste jest, że nie mogą ich spełnić. Ponadto istnieje dość spory problem, jeżeli chodzi o jednoślady. Pojazdy te, europejskie normy emisji spalin, objęły stosunkowo niedawno, więc większość z nich, chociaż pewnie spełniło by je, nie było poddanych badaniom powalającym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		określić czy spełniają te normy. Rozumiem chęć wyeliminowania pojazdów trujących powietrze miasta Krakowa jak i całego województwa małopolskiego, lecz uważam, że bardziej wartościowe byłyby wyrywkowe testy jakości spalin w czasie kontroli pojazdów prze policje, które pozwoliłyby wyeliminować pojazdy z wyciętymi takimi elementami jak katalizator lub DPF/GPF, oraz inne które z różnych powodów nie spełniają norm emisji spalin. Liczę, że uda się dojść do konsensusu i poprawić stan powietrza bez nadmiernych ograniczeń ruchu pojazdów (głównie pojazdów zabytkowych) w mieście Krakowie.	Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Odnośnie faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
615	**Osoba prywatna**	Ogółem ocena pozytywna, ale mam problem z brakiem wyjątku dotyczącego samochodów klasycznych, które bardzo rzadko jeżdżą, a co za tym idzie, szkodliwych związków emitują bardzo mało. Proszę o weryfikację tego tematu i ew. zmianę w zapisie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
616	**Osoba prywatna**	Do programu należy w wyjątkach dodać samochody zabytkowe	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
617	**Osoba prywatna**	Moja negatywna opinia związana jest z pewnym brakiem w przepisach dotyczących strefy wykluczającej możliwość poruszania się pojazdów nie spełniających ustalonych norm euro. Wprowadzenie takiej strefy samo w sobie jest bardzo dobrym pomysłem, lecz w proponowanej uchwale brakuje wykluczeń pewnych grup pojazdów. Pierwszą grupą są motocykle, dla których norma euro 4 została wprowadzona w roku 2017 i przyjęcie uchwały w obecnym brzmieniu spowoduje, że 80-90% motocykli obecnie eksploatowanych będzie miało zakaz wjazdu do strefy - to tak jak by dziś zakazać wjazdu do Krakowa motocyklom wyprodukowanym przed 2013 rokiem. Drugą grupą są pojazdy zabytkowe, które z definicji nie mogą spełniać norm euro i przy przyjęciu ustawy w obecnym brzmieniu prawdopodobnie większość pojazdów zabytkowych oraz wszelkie wydarzenia związane z pojazdami zabytkowymi, rajdy, zloty, pokazy, targi itp. przeniosą się w inne rejony kraju.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Odnośnie faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
618	**Osoba prywatna**	Nie można karać osób mieszkających w Krakowie za sytuację finansową, która nie pozwala na zakup samochodu z konkretnymi normami emisji spalin. Wiele osób mieszkających na terenie Krakowa (czasem w ścisłym centrum), to osoby pracujące	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		z dala od centrum miasta, co wymaga jazdę samochodem i uniemożliwia przesiadkę na komunikację publiczną, a wynagrodzenie nie pozwoli na zmianę miejsca zamieszkania (nie wchodząc w szczegóły każdego - mieszkanie można mieć jeszcze z przydziału z niskim czynszem, co będzie niewykonalne do znalezienia w innym miejscu). Może zamiast ograniczać ruch samochodowy, lepiej się skupić na innych aspektach zanieczyszczenia powietrza? Proszę pomyśleć co się działo przy ograniczeniu ruchu w czasie największych obostrzeń spowodowanych COVID-19 i jak zmniejszony ruch pojazdów wpłynął na jakość powietrza? To pytanie pozostawię bez odpowiedzi.	Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[168]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu

[168] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
619	**Osoba prywatna**	Witam co z autami klasycznymi i jednośladami czy jadąc autem z odpowiednia norma euro nie wydziela się więcej szkodliwych substancji niż jadąc jednośladem	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
620	**Osoba prywatna**	Czy to prawda że Kraków chce uniemożliwić korzystanie z zabytkowych motocykli/samochodów w przyszłości ? Jeżeli tak to uważam ten pomysł za szkodliwy. Ilość takich pojazdów jest znikoma i nie powinna mieć znaczącego wpływu na jakość powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
621	**Osoba prywatna**	Dlaczego pod hasłem walki o czyste powietrze chcecie zalegalizować klasyki-samochodu, które nie spełniają norm czystości spalin? Proszę O fortnite wyjątków dla samochodów klasycznych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
622	**Osoba prywatna**	Niestety brak poruszonego tematu pojazdów klasycznych i zabytkowych. Czy w tym wypadku będą one zdelegalizowane? Jak to będzie wyglądało? Czy ktoś się zastanowił nad tą grupą społeczną ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
623	**Osoba prywatna**	Dlaczego w Krakowie i województwie z powodu wprowadzenia nowych przepisów nie będą się mogły poruszać samochody klasyczne, które stanowią wspaniałą historie motoryzacji?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
624	**Osoba prywatna**	Mam jedno pytanie. Jak to jest że klasyk czy zabytek który zazwyczaj jest w idealnym stanie nie będzie mógł zrobić kilka razy w roku paru kilometrów na terenie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		miasta, a współczesny samochód który często normę euro spełnia tylko na papierze będzie mógł w tym samym mieście poruszać się całymi dniami? Wspomnę tylko że moja opinia odnośnie spełniania norm euroX na papierze poparta jest doświadczeniem warsztatowym, co przy okazji jasno pokazuje ile warte są obecne przepisy z tymi dotyczącymi SKP na czele.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
625	**Osoba prywatna**	Dlaczego program nie uwzględnia wyjątków w postaci samochodów klasycznych? Jeśli wszedłby w życie w obecnej formie, zabroniłby korzystania z takowych. Takie samochody generują nawet mniej zanieczyszczeń od najnowszych modeli, biorąc pod uwagę roczną liczbę pokonywanych przez nie kilometrów. Byłby to ogromny cios dla kultury i charakteru miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
626	**Osoba prywatna**	Co w takiej sytuacji z samochodami klasycznymi i zabytkowymi? Nie mam na myśli "trupów", które jeżdżą i są po prostu stare, ale ikony klasycznej motoryzacji, które są wypieszczone przez właścicieli do granic możliwości, w 100 procentach sprawne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		i bez nieekologicznych przeróbek. Większym problemem są "zwykłe" cywilne 15 letnie samochody, przeciętnych kowalskich z usuniętymi filtrami DPF, wyłączonymi zaworami EGR, których jest w Krakowie niezliczona ilość. Jestem jak najbardziej za ograniczeniem smogu, ale jestem przekonany że te klilkadziesąt, może kilkaset samochodów zabytkowych i klasycznych, które mamy w mieście, napewno nie zatruje nam powietrza w takim stopniu jak 100 samochodów niesprawnych z usuniętymi systemami katalitycznymi.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
627	**Osoba prywatna**	jako osoba prywatna nie popieram!! Problemem są "kopciuchy" w domach a nie stare samochody (sprawne stare samochody) dlaczego problem złego powietrza wraca jesienią i zimą??? Wtedy na drogi wyjeżdżają stare auta a resztę roku spędzają w garażu?? A wracając do samych aut nawet stary diesel może nie zagrażać środowisku, jest jeden warunek! Musi być sprawny! Więc proponuję zacząć od odpowiednich kontroli i zmuszenia użytkowników do po czynienia odpowiednich napraw swoich aut tak żeby były sprawne techniczne a nie zmuszanie innych do złomowania aut które nie rzadko maja o wiele większą wartość niż tylko ta na papierze.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
628	**Osoba prywatna**	Dlaczego w proponowanej uchwale nikt nie pomyślał o klasykach i samochodach zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
629	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować pojazdy klasyczne i zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
630	**Osoba prywatna**	Proszę o wyłączenie pojazdów zabytkowych z zakazu poruszania się po obszarze miasta Krakowa pojazdów nie spełniających odpowiednich norm Euro.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
631	**Osoba prywatna**	dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

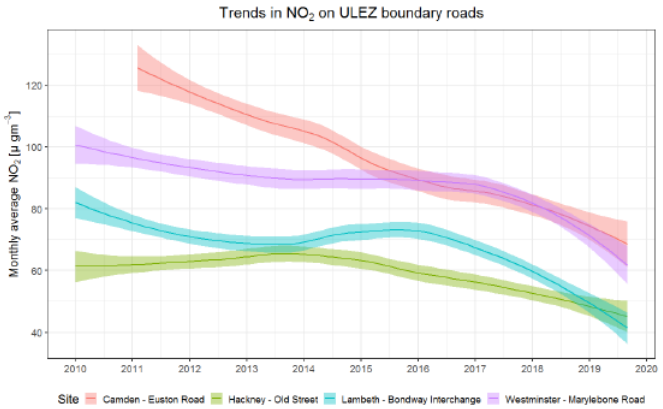
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
632	**Osoba prywatna**	Skandaliczne traktowanie posiadaczy samochodów klasycznych w tym również zabytkowych ! To są kpiny nie konsultacje. Powtarzanie błędów ustawy zakazującej palenia w kominkach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
633	**Osoba prywatna**	Proszę uwzględnić samochody klasyczne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
634	**Osoba prywatna**	Zbyt restrykcyjne normy, wykluczające z ruchu np. pojazdy klasyczne. Myślę też, iż samochody benzynowe jak i wysokoprężne przechodzące bez zarzutu przeglądy rejestracyjne powinny być wpuszczane do miasta. Ewentualna strefa wykluczenia takich pojazdów z ruchu nie powinna tez być aż tak szeroka.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Odnośnie faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[169], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.

[169] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
635	**Osoba prywatna**	Pomijane są samochody klasyczne, zabytkowe, które stanowią ogromną wartość kulturowa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
636	**Osoba prywatna**	Jest to zamach na klasyczną motoryzację.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
637	**Osoba prywatna**	wyrażam duże zdegustowanie iż nade wszystko próbuje się zgonić winę za sytuację z czystością powietrza w Krakowie na samochody spalinowe. Przecież one emitują ułamek tego co emitują fabryki i domy które palą śmieciami. Auta to ostatni punkt gdzie powinno szukać się problemu. Ale jeżeli projekt przepisów miałby wejść w życie, to prosiłbym o wykluczenie aut klasycznych z tych restrykcji, prawo nie może działać wstecz, nie można winić stare auta za smog z fabryk i domostw, to w moim rozumieniu absurd. Ponadto Kraków to bardzo stare miasto, a zabytkowe samochody są bardzo spóine z tym obrazem starego Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – **spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu**. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
638	**Osoba prywatna**	Wnoszę o wyłącznie z zakazu poruszania się w strefie czystego transportu samochodów osobowych wykorzystywanych w celach prywatnych, zarejestrowanych jako pojazd zabytkowy, starszych niż 30 lat. uzasadniam to faktem, że udział w ruchu takich pojazdów jest znikomy, są użytkowane okazjonalnie, najczęściej są w lepszym stanie technicznym niż przeciętny samochód kilkuletni, w związku z czym ich oddziaływanie na jakość powietrza jest pomijalne, poza tym jako pojazdy zabytkowe wpisują się w zabytkowy charakter zabudowy miasta Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepeł nosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
639	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się z tą opinią Proszę się zająć niesprawnymi dieslami z wyciętym DPF, a nie klasykami, które stanem technicznym przewyższają niejeden młodszy samochód	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
640	**Osoba prywatna**	Projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zakłada wyłączenie z ruchu miejskiego aut, które nie spełniają norm Euro4 dla pojazdów napędzanych Pb i Euro5 dla pojazdów napędzanych ON (docelowo Euro6), co praktycznie wiąże się z zakazem ruchu dla aut klasycznych i zabytkowych. Wg mnie jest to zapewne przeoczenie, które należałoby skorygować i dodać jako wyjątek od głównego zakazu. Uważam, że takie auta doskonale wpisują się w charakter, tradycję i obraz Krakowa. Myślę, że byłoby błędem eliminowanie takowych z ruchu miejskiego tym bardziej, że ich liczba w skali ogółu jest bardzo znikoma, a z uwagi na swój charakter takie auta są używane przez właścicieli bardzo okazjonalnie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
641	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
642	**Osoba prywatna**	Dlaczego w treści przepisu nie ma ani słowa o wyjątkowym traktowaniu samochodów klasycznych posiadających żółte tablice rejestracyjne oraz aut mających powiedzmy 20 lat czyli tzw. Youngtimerów? Wszystkie one użytkowane są raczej sporadycznie i tylko wiosną i latem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
643	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie w programie pojazdów zabytkowych oraz klasycznych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
644	**Osoba prywatna**	jako osoba posiadająca taki pojazd uważam, że jest to zabójstwo kulturowe! Bardzo proszę o przemyślenie tej decyzji. Jest to w moim mniemaniu abstrakcja.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak wskazania do jakiej części dokumentu odnosi się uwaga.
645	**Osoba prywatna**	Może warto zacząć egzekwować istniejące regulacje zamiast dokładać kolejne?	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak wskazania do jakiej części dokumentu odnosi się uwaga.
646	**Osoba prywatna**	Uważam, że wprowadzenie dla miasta Krakowa przepisów wykluczających wybrane pojazdy z ruchu miejskiego jest niepoważne i znowu narusza się Konstytucyjną równość obywateli. Obywatel w Warszawie będzie mógł dojechać do pracy samochodem jakim chce, a w Krakowie nie będzie mógł tego zrobić. Mieszkańcy, którzy są zmuszeni do poruszania się po mieście nie dostaną od miasta żadnej konkretnej alternatywy, bo nie ma tylu P+R, nie ma metra, a ostatnio komunikacja miejska również kuleje. Chyba miasto też nie zamierza rozdać swoim mieszkańcom nowych samochodów. Uważam, że za z kolejnymi nic nie dającymi przepisami Kraków przestanie być miejscem do życia i dużo ludzi z niego ucieknie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[170], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
647	**Inne**	Kwarantanna najlepiej pokazała że problem ze smogiem nie jest spowodowany ruchem ulicznym, tak więc delegalizacja aut klasycznych to absurd.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[171]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu

[170] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[171] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
648	**Osoba prywatna**	Przy planowaniu wprowadzenia ograniczenia w poruszaniu się pojazdów silnikowych ze względu na rodzaj spełnianej normy czystości spalin EURO nie mogą państwo do jednego worka wrzucić wszystkich pojazdów silnikowych - co z samochodami zabytkowymi oraz motocyklami - jako mieszkaniec Krakowa wiem ze problem jest u nas duży ale występuje głównie w zimie podczas której zarówno pojazdy zabytkowe jak i motocykle nie poruszają się po naszych drogach . Może w takim razie należało by zrobić wyjątek. Moim zdaniem większym problemem w zimie jest to iz w otaczających Kraków miejscowościach dalej można palić prawie wszystkim oraz zabudowywanie naturalnych korytarzy powietrznych w mieście przez deweloperow. Problem leży na zewnątrz miasta , jeśli okoliczne gminy nie wyeliminują paliw stałych jako źródeł ciepła to wprowadzenie ograniczeń w poruszaniu się nic nie zmieni . Jako posiadacz motocykla oraz samochodu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ubolewam nad tym że kierowcy (właściciele pojazdów) będą musieli za zewnętrznych trucicieli zapłacić karę w postaci dostosowania się do ograniczenia. Jeszcze jedna refleksja - co z pojazdami niespełniającymi normy których właściciele ze względu na sytuacje finansową nie stać na wymianę środka transportu na nowy - w teorii bardziej ekologiczny - bo gdzie tu ekologia skoro sprawny samochód ma być zastąpiony nowym w okresie krótszym niż załóżmy 5 lat bo niespełnia danej normy . Podsumowując - wyczyśćmy okolice Krakowa z "kopciuchów" , zlikwidujmy korki by ruch był płynniejszy, i zróbmy wyjątki dla motocykli oraz pojazdów zabytkowych.	Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
649	**Osoba prywatna**	Dla czego chcecie Państwo zdelegalizować pojazdy klasyczne i zabytkowe w Krakowie? Nie tędy droga	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
650	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować zabytki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
651	**Osoba prywatna**	W treści programu powinny zostać uwzględnione wyjątki dotyczące aut zabytkowych nie spełniających norn euro 4,5 i 6.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
652	**Osoba prywatna**	Brak wzmianki o samochodach klasycznych ktore nie powinny podlegac restrykcjom.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
653	**Osoba prywatna**	Nie uwzglednienie pojazdów klasycznych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
654	**Osoba prywatna**	wielkie tak dla zabytków	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
655	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie wyjątku dla samochodów klasycznych oraz motocykli w danym projekcie. W mojej opinii obecna treść ustawy odbije się negatywnie na kierowcach motocykli oraz posiadaczach zabytkowych aut.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
656	**Osoba prywatna**	Projekt zupełnie nietrafiony, warto przyomnieć dni pandemii covid gdy zaledwie ułamek samochodów poruszał się po drodze, a powietrze było tragiczne. Samochody stanowią zbyt mały problem w skali całego zamieszania z kiepskim powietrzem w Krakowie. Należy skupić się najpierw na innych rozwiązaniach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie[172]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

[172] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie
657	**Osoba prywatna**	W programie brakuje wyjątków chociażby dla aut klasycznych i zabytkowych, które są istotnym elementem kulturowym Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
658	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie "zabić" samochody klasyki w Krakowie? Czy one aż tak Wam przeszkadzają? To może lepiej zakazać w ogóle ruchu w Krakowie? Nawet niech komunikacja publiczna też przestanie działać idąc Waszym tokiem rozumowania. Może wręczmy każdemu maski z pochłaniaczami, bo przecież ludzie (my) też wydzielamy dwutlenek węgla!!! Okres "lock-down'u" pokazał że to nie samochody "smrodzą"!!! Zastanówcie się poważnie co Wy wyprawiacie!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[173]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na

[173] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie
659	**Osoba prywatna**	tym programem pozbawicie możliwości poruszania się pojazdami zabytkowymi i klasykami. Przecież takimi autami czy motocyklami wyjeżdża się okazjonalnie, a które są niepodważalną ozdobą kulturalną. Trzeba zacząć respektować obowiązujące przepisy a nie tworzyć kolejne bezpodstawne. Spójrzcie na ulice ile jeździ kilkuletnich samochodów, które pozostawiają za sobą czarne chmury spalin! Dodatkowo w ostatnim czasie spowodowanym epidemią covid-19 znacząco zmniejszył się ruch samochodowy a powietrze w ogóle przez to nie stało się czystsze, smog też się nie zmniejszył! Więc problemem nie jest motoryzacja. Jak już coś chcecie zrobić to zróbcie to z głową i realnie spójrzcie na problem, a nie tworzycie kolejne bezsensowne ograniczenia i zakazy bo tak jest najprościej!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[174]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie

[174] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
660	**Osoba prywatna**	W programie powinny się znaleźć wyjątki dla pojazdów klasycznych i zabytkowych. Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne które stanowią ogromna wartość dziedzictwa kulturowego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
661	**Osoba prywatna**	Co będzie z moim klasykiem? Co z smogiem gdy aut na drogach nie było. Może prościej zamknąć jedną elektrownie, która produkuje więcej CO2 niż auta? Pozdrawiam cieplutko	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
662	**Osoba prywatna**	Proszę u uzasadnienie dlaczego klasyki maja nie jeździć po Krakowie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
663	**Nauka**	Chciałem zwrócić uwagę na brak zapisów dotyczących samochodów zabytkowych. Samochody te stanowią znikomy procent pojazdów poruszających się po drogach. Ich wpływ na zanieczyszczenie jest niewspółmiernie nizszy od innych czynników obniżających jakość powietrzA. Nie dopuszczenie ich do ruchu stanowiłoby dla krakowskiego krajobrazu motoryzacyjnego bardzo duża stratę.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
664	**Osoba prywatna**	Bardzo proszę o uwzględnienie pojazdów zabytkowych ("żółte tablice") w wyjątkach od obostrzeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
665	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
666	**Osoba prywatna**	brak uwzględnienia aut zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
667	**Osoba prywatna**	Uważam, że w tej formie jest to absurdalne, ponieważ nielegalne będzie poruszanie się po Krakowie klasykami oraz motocyklami. A przecież motocykle znacznie zmniejszają korki, a co za tym idzie i zanieczyszczenie powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
668	**Osoba prywatna**	Co z samochodami zabytkowymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
669	**Osoba prywatna**	Samochody zabytkowe powinny być wyszczególnione i nie brane pod uwagę przy egzekwowaniu norm emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
670	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne, zabytkowe samochody??	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
671	**Osoba prywatna**	To aby zdelegalizować klasyki to zły pomysł.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
672	**Przedsiębiorca**	Ten projekt jest niepoważny! Uniemożliwi pracę na terenie praktycznie całego Krakowa. Wymusi wymianę całego taboru na drogi i nieefektywny! Już w tym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		momencie w obrębie strefy płatnego parkowania powoduje zawyżone koszty dla klientów z tego obszaru. Brak dojazdu z towarem i sprzętem spowoduje upadek sklepów i uniemożliwi wykonywanie usług!!! Spowoduje wyprowadzkę mieszkańców i upadek lub ucieczkę firm z miasta a tym samym podatków. Jestem całkowicie przeciwna!!!	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
673	**Osoba prywatna**	W ramach konsultacji społecznych proszę o uwzględnienie stanowiska kanału Auto Centrum oraz licznych miłośników motoryzacji.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak sprecyzowania, do jakiej części projektu odnosi się uwaga.
674	**Osoba prywatna**	Zanieczyszczenie powietrza są głównie powodowane przemysłem, a nie motoryzacją. Kwarantanna bardzo dobrze to pokazała. Dlaczego zatem nie wziąć się za normy emisji w przemyśle, a za zwykłego obywatela? Nie stać nas na nowe auta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[175]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach

[175] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
675	**Przedsiębiorca**	Proszę o informację, dlaczego w projekcie nie pochylona się nad tematem pojazdów zabytkowych? Czy cały projekt jest przygotowany w pośpiechu i na przysłowiowym kolanie? Z góry dziękuję za poświęcony czas i odpowiedź.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
676	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie zdelegalizować samochody klasyczne w Krakowie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
677	**Osoba prywatna**	Myślę że zakaz wjazdu samochodów z silnikami co najmniej euro 4 / euro 5 diesel powinien nie obowiązywać samochodów klasycznych, gdyż samochodów tych jest niewiele i w zdecydowanej większości nie są używane do jazdy na co dzień.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
678	**Osoba prywatna**	Dla czego Kraków chce zdelegalizować klasyki???	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
679	**Osoba prywatna**	Mam uwagi odnośnie projektu ograniczenia ruchu samochodów i nie tylko. 1. Co z samochodami zabytkowymi (niekoniecznie na żółtych tablicach) i historycznymi (starszymi niż 40 lat, też bez żółtych tablic)? Co mają zrobić właściciele samochodów klasycznych? Czy są objęci jakimiś wyjątkami? Jakimi? Faktem jest, że aut takich na pewno trochę w Krakowie by się znalazło. I tak samo faktem jest, że często samochody klasyczne w ciągu roku pokonują mniej kilometrów niż przeciętny użytkownik zwykłego samochodu pokonuje w ciągu tygodnia. Czy ktoś o tym pomyślał? 2. Może zamiast zaostrzać przepisy, zacząć egzekwować obecne? Na co zaostrzanie norm i teoretycznie czyste strefy skoro kierowcy nadal bezkarnie wycinają katalizatory i DPFy? Może należałby zacząć od kontroli w stacjach diagnostycznych, czy diagności takie auta puszczają? I z pomocą Policji ściągać z dróg auta niesprawne, dymiące, z wyciętymi katalizatorami i filtrami? Na pewno jakość powietrza by się polepszyła. 3. Parkingi park and ride. Obserwuję ten fenomen już od lat. Rozumiem ideę i całkowicie się z nią zgadzam, ale na Boga (!), dlaczego te parkingi są w mieście?! Powinny być poza granicami miasta z ultra szybkim połączeniem autobusowym do najbliższej pętli autobusowej/tramwajowej. Obecnie jest tak, że kierowcy z okolicznych miejscowości i tak wjeżdżają autami w miasto, korkują drogi wlotowe i wylotowe, zanieczyszczają powietrze. I jak już wjadą w miasto, pokonają największy korek na wlocie to zapewne część z nich nie jest już zainteresowana korzystaniem z parkingu tylko jadą do ostatecznego celu własnymi samochodami. A jak by nie musieli w miasto wjeżdżać w ogóle, a mieliby zagwarantowany szybki transport, myślę że więcej by to sensu miało. 4. Ceny biletów MPK. Wiem, że pieniądze się muszą zgadzać, ale obecnie mając przeciętnie palące auto taniej jest jeździć samochodem po Krakowie niż korzystać z MPK. Ktoś to liczył? Ja sobie policzyłem (a auto wcale jakoś bardzo mało mi nie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pali), i nadal MPK mi się nie opłaca. A jadąc w dwie osoby lub dwie osoby plus dziecko? Nie ma szans, żeby MPK się opłacało. Ostatecznie miasto zachęca do komunikacji zbiorowej, ale... tylko hasłami. Szanowni Państwo! Czyny! Nie słowa. 5. Nadal w temacie MPK. Czy jest ono nadal współfinansowane z budżetu miasta? Czyli z naszych podatków? Bo jeśli tak to dlaczego jako podatnik Krakowa płacę za bilet tyle samo co osoba nie płacąca podatków w Krakowie? Wychodzi na to, że ten sam bilet mam drożej. Bo płacę za niego i podatkiem i kupując fizycznie biletem. Może gdyby podatnicy w Krakowie płacili choćby symbolicznie mniej za bilet, zachęciłoby to część przedsiębiorców do pozostania z podatkami w Krakowie? Na pewno stworzyłoby to wrażenie miasta dbającego o ekologiczny rozwój, byłoby się czym pochwalić w kampanii ☺ 6. Opłata za strefę płatnego parkowania. Jak wyżej. Mieszkam w Krakowie, płacę tu podatki, dlaczego mam płacić za parking (często w okolicach własnego domu lub domu najbliższej rodziny) tak samo jak osoba np. Wieliczki, Ochojna, Olkusza, Myślenic itd. itd, która to osoba przyjeżdża do Krakowa tylko w celu dojazdu do pracy, zastawia miejsce parkingowe na pół dnia, odjeżdża, a podatki odprowadza np. w Myślenicach. Podatnicy Krakowa, MIESZKAŃCY Krakowa powinni być traktowani preferencyjnie. Nie tylko pod własnym domem. W końcu poruszają się w obrębie swojego miasta. Bardzo proszę o rzetelne podejście do tematu. Zwłaszcza zależy mi na punkcie pierwszym - samochody klasyczne, historyczne, zabytkowe.	rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Odnośnie faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[176], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisz sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
680	**Osoba prywatna**	Zwracam się z uwagami dotyczącymi projektu. Po pierwsze powyższym projektem nie powinno zajmować się województwo	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

[176] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		małopolskie, a miasto Kraków. Województwo ma wiele do zrobienia w innych dziedzinach (poza motoryzacją). Problemy ze smogiem pojawiają się przeważnie jesienią i zimą przy chłodnych, bezwietrznych nocach. Wówczas obserwując aktualne poziomy zanieczyszczeń na terenie województwa małopolskiego nie sposób nie dostrzec tworzącego się wokół Krakowa " czerwonego obwarzanka", tj. obszarów zanieczyszczonego powietrza w okolicznych gminach. Z rana natomiast "czerwony" jest Kraków, jednak zanieczyszczenia nadal pochodzą z ogrzewania domów w okolicznych gminach. Program związany z zakazem palenia węglem oraz drewnem w Krakowie okazał się bardzo skuteczny w poprawie jakości powietrza, jednak za złą jakość powietrza na terenie województwa oraz Krakowa odpowiadają w głównej mierze gospodarstwa domowe w gminach poza Krakowem. Należy również przeanalizować skuteczność planowanych działań na podstawie danych z innych miastach (np. Stuttgart w Niemczech, gdzie po wprowadzeniu zakazu poruszania się pojazdami niespełniającymi normy Euro 5 nie zauważono poprawy jakości powietrza). Województwo dla poprawy powietrza ma jeszcze wiele do zrobienia poza Krakowem i poza motoryzacją. Po drugie nie jest sprawiedliwym, by dyskryminować posiadaczy starszych i mniej ekologicznych pojazdów. Wiele z tych ludzi nie jest w stanie kupić młodszego pojazdu za kilkadziesiąt tysięcy. Natomiast dobrym rozwiązaniem byłaby promocja komunikacji zbiorowej. Obecnie Krakowska komunikacja miejska ponownie zamierza podnieść ceny za przejazd oraz ceny abonamentów. Takie działanie nie jest w zgodzie z programami poprawy jakości powietrza, ponieważ zniechęca ludzi do korzystania z komunikacji zbiorowej, w wyniku czego więcej ludzi bez potrzeby przesiada się do środków komunikacji indywidualnej. Po trzecie: Co z pojazdami zabytkowymi oraz motocyklami? Pojazdy zabytkowe powinny zostać (w ślad innych miast które wprowadzają podobne restrykcje) wpuszczone do miast pomimo niespełniania norm emisji. Pojazdy te stanowią wartość kulturową. Ponadto są one wykorzystywanie sporadycznie, pokonują małe przebiegi w ciągu roku, wielokrotnie niższe od innych pojazdów, zatem ich "wkład" w czyste powietrze jest niewielki. Z kolei motocykle same w sobie pozytywnie wpływają na poprawę jakości powietrza, ponieważ zmniejszają korki oraz emitują mniej szkodliwych substancji niż pojazdy osobowe. Jednak normę Euro 4 obecnie spełnia jedynie ok. 10% motocykli które poruszają się po drogach. W związku z tym wprowadzenie projektu w obecnej formie wymusi na motocyklistach zaprzestanie korzystania z motocykla na rzecz samochodu osobowego (nie jest to w zgodzie z zamysłem projektu). Po czwarte należy rozpocząć egzekwowanie obecnie obowiązujących norm emisji spalin, ponieważ część pojazdów nie spełnia norm dla nich przewidzianych, bezpośrednio wpływając na zanieczyszczenie pojazdu. Nie jest obcym widok starego "busa" prowadzącego przewóz osób w małej działalności, który ruszając z	Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przystanku autobusowego pozostawia za sobą kłęby czarnego dymu. Dlaczego wobec pojazdów, które z racji na stan techniczny nie spełniają norm emisji, nie są wyciągane konsekwencje? Podsumowując projekt ochrony powietrza w obecnej formie nie nadaje się do wprowadzenia w życie. Należy przede wszystkim skupić się na poszerzeniu projektu zakazu palenia węglem oraz drewnem na kolejne gminu, w ślad Krakowa. Takie działanie odnosi bezpośrednią i niezaprzeczalną poprawę jakości powietrza.	Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Przedstawione ograniczenia wjazdu do strefy czystego powietrza dotyczą zarówno silników benzynowych, które muszą spełniać normę EURO 4 oraz silników Diesla spełniających normę EURO 6. Zapis ten dotyczy wszystkich lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych), samochodów ciężarowych i pojazdów transportu zbiorowego. W przypadku autobusów (pojazdów transportu zbiorowego) i samochodów ciężarowych bez względu na rodzaj silnika w strefie pilotażowej muszą spełniać wymagania EURO 5, a w strefie docelowej – EURO 6. Podział ograniczeń na silniki benzynowe i silniki Diesla dotyczy samochodów osobowych i dostawczych. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie
681	**Osoba prywatna**	Zbyt daleko idące obostrzenia dotyczące strefy czystego transportu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.
682	**Osoba prywatna**	Czy mają Państwo świadomość, że te zmiany zniszczą gospodarkę regionu i pozbawią setki tysięcy ludzi możliwości pracy? Proponowany przez Państwa projekt winduje przynajmniej kilkukrotnie koszta produkcji na terenie Małopolski, pozbawia firmy zajmujące się transportem	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		możliwości wykonywania przedmiotu swojej działalności, godzi w wolność i prawo obywateli do pracy. Czy zdają sobie Państwo sprawę z tego, że ogrom sprawnych pojazdów poruszających się po drogach i zapewniających rotację ludzką oraz towarową nie kwalifikuje się do Państwa wymogów? Widzieli Państwo flotę firm zajmujących się komunikacją zbiorową? Zarówno firmy wewnętrzne działające na terenie aglomeracji krakowskiej jak i te zewnętrzne posiadają sprawną oraz nowoczesną flotę, jednak większość pojazdów, które są w ich składzie jest z czasów poprzedzających 6 normę emisyjną, a każda kolejna jest coraz bardziej rygorystyczna, a przez co niezwykle trudna do osiągnięcia (dlatego pojazdy je spełniające są znacznie droższe). Czy wyobrażają sobie Państwo co stanie się z cenami biletów? Ile razy większa będzie to kwota? Dwu? Czterokrotnie większa? MPK już zapowiada podwyżki cen, a na chwilę obecną wykupienie biletu dla studenta na jedną linię to koszt ponad 40 złotych miesięcznie, a ceny biletów dzielą ludzi na mieszkańców miasta oraz aglomeracji, zupełnie jakby Ci drudzy byli jakimś podgatunkiem (Czy naprawdę o to chodzi?). Już pomijam kwestię jak absurdalny jest to środek transportu. Są bezsensownie wprowadzone BUS pasy, które jedynie utrudniają ruch w mieście i zmuszają do tkwienia w sztucznych korkach, a mimo to przejazd z Podgórza na Hutę zajmuje prawie półtorej godziny (do Czyżyn o godzinie 11 w nocy prawie 40 minut, a kursy są tak częste, że jeśli się nie uda złapać kursu, to szybciej jest pokonać tą trasę pieszo, niż czekać na kolejny bus), a same autobusy potrafią mieć 10 minut opóźnienia na 4 przystanku od początku linii, która ma pętlę na peryferiach. Koszt biletu miesięcznego u zewnętrznych przewoźników, którzy obsługują rejony podmiejskie (czyli dla znacznej części niezmotoryzowanej pracowników terenu miasta Krakowa jedyna, bardzo niewygodna i wymagająca wyrzeczeń możliwość dojazdu), wynosi około 200 złotych. Pragnę nadmienić, że pojazdy większości z wymienionych na terenach podmiejskich to Diesel'e sprzed 2015 roku, mimo iż spełniające swoje zadanie i w pełni sprawne będą ogromnym kosztem. Jeden autobus to (w najuboższej wersji) kilkaset tysięcy, czy miasto wymieni te wszystkie pojazdy firmom nieodpłatnie, czy jak zwykle koszt poniosą ludzie zmuszeni do korzystania z ich usług za kilkukrotnie wyższe ceny? Czy widzieli Państwo pojazdy firm kurierskich, zaopatrzeniowych, transportowych? Czy naprawdę wymagają Państwo aby te firmy (posiadające zróżnicowaną flotę, ale ciągle w dużej mierze starszą niż Państwo wymagacie w projekcie) wymieniły, tak naprawdę wszystkie pojazdy? Czy mają Państwo świadomość jak wpłynie to na ich finanse i koszty usług? Czy mają Państwo pojęcie ilu ludzi dziennie dojeżdża do Krakowa samochodami, do pracy lub wykonać swoje obowiązki pracownicze i ilu z nich nie ma alternatywy, choć bardziej opłacalne było by korzystanie ze zbiorkomu? Niech Państwo spojrzą na ludzi, którzy są spoza Krakowa, a pracują w MPK. Czy taki maszynista z Zabawy ma możliwość dojechać do pracy na 4 rano? Czy	zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Przedstawione ograniczenia wjazdu do strefy czystego powietrza dotyczą zarówno silników benzynowych, które muszą spełniać normę EURO 4 oraz silników Diesla spełniających normę EURO 6. Zapis ten dotyczy wszystkich lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych), samochodów ciężarowych i pojazdów transportu zbiorowego. W przypadku autobusów (pojazdów transportu zbiorowego) i samochodów ciężarowych bez względu na rodzaj silnika w strefie pilotażowej muszą spełniać wymagania EURO 5, a w strefie docelowej – EURO 6. Podział ograniczeń na silniki benzynowe i silniki Diesla dotyczy samochodów osobowych i dostawczych. normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pracownicy Huty mogą spokojnie dojechać na pierwszą zmianę, bez obawy, że nie zdążą na swoją zmianę? Albo uczniowie i pracownicy szkół położonych w głębi Huty, czy Krakowa? Często MPK, które opuszczało pętlę Chobot o godzinie 6 miało problem dojechać do ostatniego przystanku na godzinę 7:40, a gdzie jeszcze czas na przesiadkę, a dojazd na takie np. os.Złotej Jesieni? Autobus Linii 211, który wyjeżdżał kwadrans po 4 nie był w stanie dojechać do przystanku docelowego w takim czasie, aby pracownik firmy mającej lokalizację na terenie Huty Sendzimira mógł zdążyć na wewnętrzny autobus, i dojechać na pierwszą zmianę w swoim zakładzie. A co w sytuacji, gdy ktoś mieszka na Podgórzu, albo co gorsza na terenie Zwierzyńca, a pracuje na strefie przemysłowej Niepołomic? Dojazd z ulicy Nowohuckiej do Niepołomic zajmuje 40 minut, a dojazd do Nowohuckiej z okolic Norymberskiej ponad godzinę. W jedną stronę to są prawie dwie godziny jazdy, z wielkim prawdopodobieństwem opóźnień, które wydłużą ten czas. Pokonanie trasy w ten sam punkt z węzła Skawina zajmuje +-40 minut jazdy, po znacznie dłuższej trasie wykorzystującej obwodnicę (z prędkością około 90km/h, czyli maksymalną dopuszczalną dla pojazdów ciężarowych). I fakt, że chcą Państwo zamknąć (docelowo) miasto na obwodnicy nie jest argumentem, bo należy przejechać jeszcze odległość od miejsca zamieszkania do wyżej wymienionej trasy. A co z ludźmi, którzy kupili samochody kilkuletnie (np. trzyletnie auto) dwa lata temu? Pojazd homologowany na Euro5 nie ma prawa poruszać się w Państwa strefie "czystego transportu", a bardzo często takie jednostki są jeszcze objęte kredytem. Co w tej sytuacji? Spłacą Państwo kredyt, czy nieodpłatnie wymienią samochód na nowy o tych samych parametrach? Co z ludźmi młodymi, dla których jedynym możliwym zatrudnieniem jest linia produkcyjna, oddalona od ich miejsca zamieszkania o dziesiątki kilometrów, a którzy nie posiadają zdolności kredytowych? Co z ludźmi, których dzieli kilka lat od emerytury, a pracują za najniższą krajową w Krakowie, czy w okolicy, ale mieszkają w Krakowie? Co z przedstawicielami handlowymi (ich samochody też często mają 5, czy też 6 lat, szczególnie w małych firmach)? Czy wyobrażają sobie Państwo ich pracę bez samochodu? Czy wiedzą Państwo ilu mechaników samochodowych i motocyklowych pracuje w zakładach Krakowskich, i jak wiele tych zakładów utrzymuje się z cyklicznej naprawy samochodów starszych niż 15 lat? Czy w konsekwencji swoich działań nie zauważają Państwo jak wielu ludzi pozbawią możliwości pracy w ich doczesnych lub przyszłych zakładach? Jak wielu będzie musiało zasilić szeregi bezrobotnych?Dlaczego planują Państwo wprowadzić strefę TEMPO-30 na tak wielkim obszarze miasta? Czy nie widzą Państwo jak bardzo zwiększy to zużycie jednostek, które w tych	nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[177], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla.

[177] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		strefach będą się musiały poruszać? Jak bardzo negatywny wpływ będzie to miało spalanie paliw i recyrkulację gazów? I co przede wszystkim ma na celu ta strefa, poza dodatkowym uderzeniem w ruch na terenie miasta? Bezpieczeństwo? Czy spowodowanie dodatkowych zatorów na ulicach i wydłużenie czasów przejazdów (nie tylko samochodów osobowych, ale i komunikacji zbiorowej)? Dlaczego uderza się w dziedzictwo kulturowe, jakim są wszelkiej maści pojazdy, które często mają charakter historyczny, lub mogą taki status uzyskać? Czy naprawdę te wszystkie straty i problemy, które spowoduje ten projekt w zakresie ruchu ulicznego warte są tych 2 procent, słownie DWÓCH niewielkich procent, które według ogromu badań zanieczyszczeń powietrza stanowi transport (a ilość ta rokrocznie maleje)? Co w sytuacji, gdy wprowadzą Państwo zakazy, a sytuacja się w żaden sposób nie zmieni? Za wersję demonstracyjną Państwa projektu możemy uznać czas tzw. Lockdown'u. Ruch na ulicach zamarł wtedy. Przejazd przez miasto z jednego końca na drugi zajmował około 30 minut, czyli prawie dwukrotnie szybciej niż normalnie. Pojazdy silnikowe na ulicach można było liczyć na palcach jednej ręki, a stan powietrza i zanieczyszczenia w powietrzu (według rozmieszczonych stacji badawczych na terenie Krakowa oraz firm zewnętrznych, a nawet, o zgrozo, Alertów Smogowych) pozostawał na niezmienionym, minimalnym poziomie. Więc, czy Państwa propozycje mają sens, poza utrudnieniem możliwości transportowych i zarobkowych ludzi na terenie Województwa? Dlaczego szykanuje się ludzi, których finansowo nie stać na realizację "założeń uchwały"? Podawane w uchwale kwoty odbiegają kilkukrotnie od realnych kosztów modyfikacji systemu ogrzewania. W najbardziej optymistycznej wersji, montaż pieca gazowego w systemie C.O. w miejsce kotła na paliwa stałe jest niemożliwy bez tzw. zamknięcia instalacji. Sama taka operacja to koszt około 10 tyś, jeśli przebudowa będzie dotyczyła jedynie wymiany orurowania okolicy pieca, a koszt rośnie kilkukrotnie jeśli należy wymienić zbiorniki wyrównawcze i boliler, dokupić odpowiedniej wydajności pompy itp. A gdzie koszt wymiany pieca gazowego i budowy przyłączy do niego? A różnica w kosztach ogrzewania? Co z firmami, które utrzymują się z paliw stałych lub produkcji pieców? Czy naprawdę dążymy do tego, aby zamykać ludzi w imię "ochrony środowiska", bo nie stać ich na pomysły firm ustawodawczych i dostosowanie się do nich? Czy naprawdę te ekologiczne preteksty są ważniejsze od godnego życia ludzi? I zamykając już moją wypowiedź. Czy naprawdę Państwa działania mają jakikolwiek ekologiczny sens, poza ekonomicznym aspektem generowania dodatkowego źródła przychodu na terenie	Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Od 15 maja 2020 Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił uproszczone zasady naboru wniosków o dofinansowanie do programu „Czyste Powietrze”. Nowa wersja programu wprowadza szereg zmian m in. uproszczenie i skrócenie procesu aplikacyjnego w ramach Programu, zmianę i uproszczenie kryteriów dochodowych, uproszczenie wniosku dotacyjnego, wzmocnienie współpracy z gminami, integrację Programu „Czyste Powietrze” z Programem „Mój Prąd” oraz umożliwienie łączenia dofinansowania oferowanego przez Program z dofinansowaniem gminnych programów ograniczenia niskiej emisji. W gminach Program ochrony powietrza rekomenduje wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym, poprzez uruchomienie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		województwa? Jak niby ma wpłynąć na poprawę "jakości powietrza" ta uchwała skoro nagminnie buduje się wielopiętrową, wysoką zabudowę w strefach przewietrzania miasta i beznamiętnie wydaje się plany zagospodatowania przestrzeni, w których tereny zielone ustępują miejsca blokowiskom i betonowi (choćby Huta Sendzimira z planowanymi biurowcami, okolice Grębałowa, czy Podgórze i Ruczaj)?	programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania oraz realizację przez gminy programu STOP SMOG. Program STOP SMOG finansuje wymianę bądź likwidację źródeł ciepła i termomodernizację w budynku mieszkalnym jednorodzinnym osób ubogich energetycznie. W załączniku nr 2 do uchwały zostały przedstawione średnie koszty inwestycyjne na zakup nowego kotła. Dane wykorzystane przy szacowaniu średniego kosztu wymiany pochodzą z danych GUS, GIS oraz wykorzystują informacje pozyskane od mieszkańców przy tworzeniu bazy inwentaryzacji. Informacje zawarte w Programie Ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze są danymi szacunkowymi, w których wykorzystano wiele zmiennych (zapotrzebowanie na ciepło w budynkach, wielkość mieszkań, ilość kotłów podlegających wymianie) celem jak najdokładniejszego szacunku. Koszt wymiany starego źródła ogrzewania określono na podstawie średnich cen obecnie funkcjonujących na rynku urządzeń spełniających określone klasy, normy oraz średnie wielkości kosztów uwzględnionych w programach dotacyjnych. Na podstawie średnich cen wyznaczono średnie koszty inwestycyjne dla zakupu nowego kotła dla każdego z wariantów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych.
683	**Przedsiębiorca**	Chcę jeździć po Krakowie swoim zabytkowym klasykiem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
684	**Osoba prywatna**	Jest to skandal. Klasyki i zabytki mają zostać uziemione w mieście które do tej pory organizowały złoty takich pojazdów? Ktoś tutaj popełnił błąd,albo najzwyczajniej nie nadaje się już do swojej pracy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
685	**Osoba prywatna**	Obostrzenia sa za wysokie. Ratujmy klasyczne samochody z dawnych lat !!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
686	**Osoba prywatna**	Klasyczne auto jak i auta na żółtych tablicach rejestracyjnych nie powinno obowiązywac taki przepis.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
687	**Osoba prywatna**	W projekcie nie ma mowy o żadnych wyjątkach typu samochody zabytkowe. Chciałbym zapytać dlaczego pominięto je w projekcie? Zostaną całkowicie zdelegalizowane?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
688	**Osoba prywatna**	Podczas epidemii wszyscy mogliśmy zobaczyć że poważne ograniczenie ruchu samochodowego nie wpłynęło na jakość powietrza dla tego ograniczenie prawa obywatelą do wolnego przemieszczania się swoimi pojazdami się nie sprawdzi. Po za tym wg najnowszych badań Mercedes w123 240D podczas testu jakości spalin wykazał wyniki zbliżone do nowych pojazdów. W123 to auto ponad 30 letnie gdy wyjeżdżało z fabryki nikt nawet nie myślał o normach emisji a jednak po dołożeniu katalizatora praktycznie bez problemu wyrównał wynik nowych aut mimo przebiegu ponad 300 tysięcy. Tak rygorystyczne ograniczenia związane z motoryzacja negatywnie wpłyną także na liczne grupy motoryzacyjne w tym także na te zajmujące się klasykami a to przełoży się na ogólne nie zadowolenie w efekcie czego fani motoryzacji oraz kierowcy podziękują przy wyborach. Walka z smogiem powinna być stopniowa i dopasowana do wszystkich obywateli polskich, ludzie jeżdżący autem z normą euro 3 lub 2 nie robią tego w większości przypadków z miłości do klasyków tylko z powodu braku funduszy na zakup auta nowszego. Na następny przykład można podać Hamburg który również wprowadził ograniczenia dla motoryzacji i nie sprawdziły się one tak jak zakładano gdyż motoryzacja a	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[178]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego

[178] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		właściwie silniki spalinowe nie są jedynym problemem. Zużywające się klocki hamulcowe tworzą pył, zużywającę się opony także tworzą pył. Pyły te osiadają na asfalcie a na skutek wiatru oraz ruchu drogowego są unoszone. Pyły te występują i będą występować nawet jeśli zamieni się pojazdy do euro 4 na pojazdy euro 5. Nawet pojazdy elektryczne wyposażone są w opony, klocki hamulcowe które także tworzą pył a ten będzie negatywnie wpływał na atmosferę i przyczyniał się do smogu.	(pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej został przeredagowany. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
689	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
690	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne oraz zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
691	**Osoba prywatna**	Bardzo proszę o rozpatrzenie i wzięcia pod uwagę pojazdów zabytkowych. Pojazdy zabytkowe poruszają się tak rzadko po Krakowskich drogach, że na pewno nie przyczyniają się do gorszej jakości powietrza w naszym mieście a szkoda żeby ich zabrakło.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
692	**Osoba prywatna**	Chciałbym wyrazić opinię na temat ograniczenia poruszania się niektórych pojazdów na terenie miasta Krakowa. Według mnie auta zabytkowe nie powinny być objęte zakazami, takimi jakimi jest objęta reszta pojazdów. Stanowią one ważny element kulturowy na ulicach miast i pięknie komponują się z miejską panoramą zabudowy. Uzasadnione jest to o tyle, że samochody nie produkują tak dużej części zanieczyszczeń, jak przykładowo piece, tzw. "kopciuchy". Potwierdza to czas pandemii, gdy ludzie siedzieli w domach, na ulicach było mniej pojazdów, a problemy ze smogiem były takie same. Uważam, że najlepszą opcją na walkę z tym "niewidzialnym zabójcą" jest program wymiany pieców i jego dalsza kontynuacja. Proszę o rozważenie tej opinii.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[179]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście

[179] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
693	**Osoba prywatna**	Dlaczego miasto Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
694	**Osoba prywatna**	Projekt super ale brakuje w nim wzmianki o zabytkach, proszę jakoś je uwzględnić,	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
695	**Osoba prywatna**	Gdzie jest miejsce dla aut zabytkowych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
696	**Osoba prywatna**	Chciałbym zapytać, w jaki sposób wyobrażają sobie Państwo wymianę systemu ogrzewania w budynkach na terenie Małopolski? Jak Państwa zdaniem można zmieścić się w proponowanych w uchwale kwotach? W wypadku przebudowy instalacji C.O. z kotła centralnego ogrzewania zasilanego paliwami stałymi koszt dostosowania systemu do pieca zasilanego gazem to koszt ponad 5 tysięcy złotych. I to przy założeniu, że większość prac wykona się bez udziału firmy zajmującej się systemami centralnego ogrzewania. Dodatkowo, przeprowadzenie instalacji gazowej do kotłowni, gdy nie przewidywano takiego sposobu ogrzewania w trakcie budowy budynku to koszt co najmniej kilku tysięcy złotych. Jest uzależniony nie tylko od tego jak daleko jest przyłącze od lokalizacji docelowej, ale również od tego jak wiele wymaga przeróbki sam budynek. Więc koszt takich zmian, w samym materiale centralnego instalacji przekroczy kwoty proponowane przez Państwa prawie dwukrotnie, a piece dobrej jakości i posiadające wszystkie certyfikaty oraz cechujące się odpowiednią wydajnością do ogrzania budynku w zakresie 100 do 150 metrów kwadratowych kosztują ponad 10 tysięcy. A gdzie koszt robocizny? A gdzie koszta prowadzenia samej instalacji, przebudowy posadzek i ścian? Chciałby również zapytać w jaki sposób wyobrażają sobie Państwo dojazd pracowników do Krakowa? Zarówno ja, jak i wielu moich współpracowników dojeżdżamy do zakładu pracy samochodami prywatnymi, gdyż dojazd komunikacją zbiorową nie jest możliwy. Każdy z nas pokonuje kilka tysięcy kilometrów miesięcznie jedynie po to, aby zdążyć na pierwszą zmianę, drugą, czy też trzecią. Koszta dojazdu są ogromne, a my sami nie zarabiamy kwot pozwalających na wymianę naszych środków lokomocji na nowsze. Naprawdę, wielu nie ma nawet możliwości skorzystać z komunikacji zbiorowej, gdyż odległość do punktu, z którego mogliby jechać jest na tyle duża, że to uniemożliwia, a same połączenia są tak	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W załączniku nr 2 do uchwały zostały przedstawione średnie koszty inwestycyjne na zakup nowego kotła. Dane wykorzystane przy szacowaniu średniego kosztu wymiany pochodzą z danych GUS, GIS oraz wykorzystują informacje pozyskane od mieszkańców przy tworzeniu bazy inwentaryzacji. Informacje zawarte w Programie Ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze są danymi szacunkowymi, w których wykorzystano wiele zmiennych (zapotrzebowanie na ciepło w budynkach, wielkość mieszkań, ilość kotłów podlegających wymianie) celem jak najdokładniejszego szacunku. Koszt wymiany starego źródła ogrzewania określono na podstawie średnich cen obecnie funkcjonujących na rynku urządzeń spełniających określone klasy, normy oraz średnie wielkości kosztów uwzględnionych w programach dotacyjnych. Na podstawie średnich cen wyznaczono średnie koszty inwestycyjne dla zakupu nowego kotła dla każdego z wariantów. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		skonstruowane, że dojazd autobusami, nie dość, że zajmuje godziny, to dodatkowo uniemożliwia zdążenie na wyznaczone godziny pracy. Proszę przemyśleć, czy naprawdę chcą Państwo zabrać Nam, obywatelom Małopolski i pracownikom firm Krakowskich możliwość pozyskania środków do życia.	Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[180], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[180] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
697	**Osoba prywatna**	Bardzo dobrze, kopcą wszystkie i klasyki też, cały Kraków dla elektryków, proszę nie robić wyjątków.	**NIE UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
698	**Osoba prywatna**	projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zakłada wyłączenie z ruchu miejskiego aut, które nie spełniają norm Euro4 dla pojazdów napędzanych Pb i Euro5 dla pojazdów napędzanych ON (docelowo Euro6), co praktycznie wiąże się z zakazem ruchu dla aut klasycznych i zabytkowych. Moim zdaniem to przeoczenie należy skorygować o pojazdy klasyczne i zabytkowe jako wyjątek od głównego zakazu. Ilość pojazdów klasycznych i zabytkowych nie jest dużą liczbą. Jestem właścicielem tego typu pojazdu z roku 1987 i jest on bardziej zadbany pod względem emisji niż	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kilkuletnie pojazdy. Używam go sporadycznie i uważam, że pojazdy klasyczne i zabytkowe ubarwiają wizerunek miasta, promują motoryzację dawną. Powodują, że turyści oceniają Kraków jako miasto słynące nie tylko z zabytkowej zabudowy, ale też możliwości zobaczenia aut klasycznych i zabytkowych. Dodatkowym aspektem jest m.in. Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, które jako element kulturalny miasta powinna kojarzyć się z autami klasycznymi i zabytkowymi również widocznymi na ulicach pięknego Krakowa. Tego typu pojazdy to zadbane egzemplarze, które nie wpłyną negatywnie na ochronę powietrza nie tylko ze względu na małą ilość, ale przede wszystkim ze względu na zadbany stan. Proszę o zmianę projektu dla tego typu pojazdów.	który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
699	**Osoba prywatna**	Jestem prawie 70-letnią kobietą, mam ponad 70-letbuego męża i samochód z silnikiem diesla z 2008 roku. Niestety nue stać mnie na jego wymianę, a jedynie na usprawnianie. Jakim prawem chcecie mi odmówić prawa do korzystania z mojej własności i pozbawić mnie możliwości podróży do lekarza, sklepu, rodziny? Zalatuje mi to poprzednim, słusznie minionym ustrojem, gdzie władza decydowała jak ja wyglądać życie obywatela. Rozumiem, że wyśmienicie mi Państwo auto na spełniające wasze kryteria i w identycznej klasie jak mogę, wtedy możemy rozmawiać. Inaczej wsadźcie sobie ten spisany na kolanie projekcie tam, gdzie macie nas, mieszkańców, nasze potrzeby, nasze ograniczenia i nasze zdanie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[181], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[181] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
700	**Osoba prywatna**	Według mnie brakuje ustanowienia wyjątków od ograniczeń dla pojazdów spełniających odpowiednie normy - m.in. pojazdów zabytkowych, motocykli, dla których normy zostały wprowadzone dopiero niedawno. Mam też poważne wątpliwości co do realności respektowania proponowanych przepisów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
701	**Osoba prywatna**	Z całym szacunkiem, ale dlaczego w planowanej strefie czystego transportu nie ujęto wyłączenia dla pojazdów: a) zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		b) zasilanych paliwami alternatywnymi LPG/CNG Emisja samochodów zabytkowych jest na tyle marginalna, że powinny one zostać wyłączone z w/w uchwały. Kolejna kwestia dotyczy natomiast samochodów zasilanych LPG, lub CNG. Dzięki takiej instalacji pojazd emituje jedynie dwutlenek węgla i parę wodną, a co za tym idzie nie zwiększa ilości pyłów PM2.5 oraz PM10 zawieszonych w powietrzu. Ponadto pojazd taki nie emituje również tlenków NOx, oraz beznopirenu, ponieważ w trakcie pracy silnika spalana jest mieszanka propan-butanu w przypadku LPG, lub metanu w przypadku CNG, które, jak wiadomo są węglowodorami. Osobiście uważam, że wprowadzanie tak surowych restrykcji dotyczących pojazdów mija się z celem, ponieważ na początku pandemii COVID-19, tj. w drugiej połowie marca oraz na początku kwietnia 2020, jakikolwiek ruch pojazdów w Krakowie niemal zamarł, a jakość powietrza mimo to nie poprawiła się. Uważam, że należy baczniej przyjrzeć się emisji wszelkich gazów w domach jednorodzinnych i skuteczniej egzekwować konsekwencje łamania zakazów spalania paliw stałych na terenie Krakowa. Dodatkowo obserwując na bieżąco mapy serwisu airly można dojść do wniosku, że podobny zakaz, połączony również z dotacjami na wymianę pieców, powinien dotyczyć gmin ościennych, ponieważ położenie geograficzne Krakowa niestety, powoduje to, że mimo, że w mieście wieczorami powietrze jest nieco lepsze, niż w gminach ościennych, to nad ranem ta tendencja się odwraca i wszystkie szkodliwe pyły wyemitowane przez paleniska domów z poza Krakowa przenoszą się właśnie do miasta. Uważam, że to nie pojazdy są odpowiedzialne za tak zły stan powietrza nie tylko w Krakowie, ale i całej Polsce. Podobne tendencje zauważono również w wielu innych miastach Polski. Bardzo proszę o dokładniejsze przeanalizowanie całej sprawy i wyciągnięcie odpowiednich wniosków.	W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[182]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu

[182] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
702	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki ?! ☹	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
703	**Osoba prywatna**	Ustawa delegalizuje poruszanie się autami klasycznymi, których wpływ na jakość powietrza zalicza się poniżej błędu statystycznego. Dla czego nie zostanie zrobiony wyjątek, jak w innych krajach UE?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
704	**Osoba prywatna**	Zakaz wjazdu aut klasycznych nic nie zmieni w temacie jakości powietrza na terenie Krakowa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
705	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
706	**Osoba prywatna**	https://youtu.be/STflJrl7Cpk	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
707	**Osoba prywatna**	Państwa projekt zakłada docelową likwidację pieców wykorzystujących paliwa stałe. Jednak nikt nie daje odpowiedzi co w sytuacji, gdy kogoś nie stać na wymianę ogrzewania? Do niedawna w naszej gminie były dotacje na takie działania, jednak warunki, które należało spełnić były drakońskie. Wiele budynków, które były wykonane w staroszkolnym budownictwie nie było w stanie spełnić nawet części tych wymogów, a dostosowanie wiązało się z kosztem remontu opiewającym na kwoty rzędu dziesiątek, jeśli nie setek tysięcy złotych. Dla wielu ludzi są to kwoty niemożliwe do wydania, czy to ze względu na brak wystarczającej zdolności kredytowej, czy też dochody nie zapewniające pokrycia nawet części kosztów. A co w sytuacjach, gdzie nie ma sieci gazowej, a sieć elektryczna nie zapewnia pewnego źródła energii? Chciałabym również zapytać, jak widzą Państwo kwestię transportu? Państwa projekt zakłada ograniczenie wjazdu dla pojazdów do Krakowa, ale czy zastanawiali się Państwo w trakcie pisania tego dokumentu jaki będzie miało to wpływ na ceny biletów? Koszt biletu MPK to ponad 150 złotych, u mniejszego przewoźnika jakim jest MATBUS to kwota 190 złotych. Jeśli zmuszą Państwo firmy przewozowe do wymiany pojazdów, to jak to wypłynie na koszt biletu? Dwukrotnie go podniesie? Dojazd do firm w Krakowie już jest problematyczny, z aglomeracji jest mało kursów, a większość połączeń zmusza pracowników do opuszczenia domów kilka godzin przed rozpoczęciem pracy, a mieszkają w podkrakowskich	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Od 15 maja 2020 Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił uproszczone zasady naboru wniosków o dofinansowanie do programu „Czyste Powietrze". Nowa wersja programu wprowadza szereg zmian m in. uproszczenie i skrócenie procesu aplikacyjnego w ramach Programu, zmianę i uproszczenie kryteriów dochodowych, uproszczenie wniosku dotacyjnego, wzmocnienie współpracy z gminami, integrację Programu „Czyste Powietrze" z Programem „Mój Prąd" oraz umożliwienie łączenia dofinansowania oferowanego przez Program z dofinansowaniem gminnych programów ograniczenia niskiej emisji. W gminach Program ochrony powietrza rekomenduje wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym, poprzez uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania oraz realizację przez gminy programu STOP SMOG. Program STOP SMOG finansuje wymianę bądź likwidację źródeł ciepła i termomodernizację w budynku mieszkalnym jednorodzinnym osób ubogich energetycznie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		miejscowościach. Czy nie lepiej coś z tym robić, a nie zmuszać ludzi do tak kosztownych działań?	Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
708	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zalegalizować starsze auta? Nie wszystkich stać na nowe samochody które teoretycznie bo w testach spełniają określone normy emisji spalin. Czy nie wystarczy egzekwować istniejące prawo? Ile jest aut z wycietymi katalizatorami i filtrami dpf i w jaki sposób one przechodzą coroczne badania techniczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[183], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[183] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
709	**Nauka**	Program kompletnie oderwany od rzeczywistości gospodarczo-społecznej. Marginalizujący społeczeństwo mieszkańców miasta. Odbiera wolność i nie ma nic wspólnego z ekologią (konieczność złomowania „starych" samochodów i zastępowania ich nowymi, gdzie utylizacja złomowanego pojazdu i produkcja nowego to kolejne tony CO2 w atmosferze). Projekt nadaje się do kosza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zadaniem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Jednym z zanieczyszczeń, których normy są przekraczane na terenie województwa małopolskiego jest dwutlenek azotu. Norma średnioroczna tej substancji przekraczana jest w Krakowie (strefa Aglomeracja Krakowska), czego przyczyną jest ruch pojazdów. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zarząd Województwa zobowiązany jest dla stref, w których odnotowuje się przekroczenia norm jakości powietrza, przygotować program ochrony powietrza. Dla obszaru Aglomeracji Krakowskiej wprowadzono działanie związane z wprowadzeniem strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO. Zadanie to ma na celu ograniczyć emisję z głównego źródła przekroczeń norm dwutlenku azotu, jakim jest ruch pojazdów. Dla proponowanej strefy czystego transportu określono wymagania emisyjne, które pozwolą dotrzymać wymagane stężenie NO_2. Wymagania te obowiązywać mają na określonym obszarze, gdzie zgodnie z ww. ustawą należy doprowadzić do poprawy jakości powietrza. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
710	**Osoba prywatna**	nie dla motoryzacji zabytkowej	**NIE UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
711	**Osoba prywatna**	A co jeśli mam auto zabytkowe na żółtych tablicach, 28 letnie obecnie, nie spełniające żadnej normy Euro i nie posiadające nawet katalizatora fabrycznie. Co z organizowanymi w Krakowie zlotami aut zabytkowych? Co z ludźmi którzy trzymają swoje auta zabytkowe w garażach w strefie objętej ograniczeniami? Co z ludźmi którzy mają starsze auta w postaci "weekend car" które na tablice zabytkowe mogli by przerejestrować auto ale nie chcą tego robić a mają w strefie garaż? Muszą sprzedać garaż? Czy samochód? Czy w ogóle wyprowadzić się z Krakowa?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
712	**Osoba prywatna**	A co będzie z samochodami klasycznymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
713	**Osoba prywatna**	Projekt jest skandaliczny, uderza w wolności i prawa nabyte i nie ma nic wspólnego z poprawa jakości powietrza. W Niemczech aby otrzymać zielona plakietke samochód musi spełniać normę Euro 1 i ma wjazd do centrum! U nas oczywiście trzeba dać Euro 4 (gdzie I tak silniki benzynowe to prawie że nic). Po drugie, może zamiast uniemożliwiać ludziom pracę i funkcjonowanie, przywiązać uwagę na serio do stanu technicznego i egzekwowania obecnych przepisów? Przykładowo nowe samochody z wycinanymi filtrami i katalizatorami? Po trzecie, podczas lockdownu ruch był zerowy a smog duży, proszę pooglądać wykresy. Po czwarte, są miejscowości w Małopolsce z dużo większymi stężeniami niż kraków, a ruch jest tam znikomy. Wyrażam kategoryczny sprzeciw wobec wdrożenia tego projektu, i zapowiadam ze jeżeli zostanie on wprowadzony będę namawiał swoich wszystkich znajomych do nie głosowania na osoby które go uchwala (przy następnych wyborach). To państwo są dla nas, a nie my dla was. Państwa zadaniem nie jest utrudnianie nam życia, tylko ułatwianie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[184] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji

[184] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf`

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
714	**Osoba prywatna**	Na ulicach Krakowa można zaobserwować piękne samochody zabytkowe stanowiące dla naszego regionu świetną wizytówkę. Ustawa nie uwzględnia tam wyjątków dla takich pojazdów które przemierzają te drogi naprawdę rzadko. Uprzejmie zwracam się z prośbą aby temat takich pojazdów został poruszony	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
715	**Przedsiębiorca**	chciałbym zwrócić uwagę na zapis o samochodach. W opinii wielu ludzi jak i po prostu większości użytkowników samochodów ten przepis godzi w sprawną komunikacje na terenie woj. Małopolskiego. Nie wspominając o autach klasycznych czy to z żółtymi tablicami czy bez nich... Zwracam się do państwa o przypatrzenie sie tej sprawie i naniesienie odpowiednich, ludzkich zmian.	**CZĘSCIOWO UWZGLĘDNIONIO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[185] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

[185] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf`

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
716	**Osoba prywatna**	Samochody klasyczne, główny powód negatywnej opinii. Proszę to wziasc pod uwagę, wirus w naszym kraju, brak ruchu na drodze w tym czasie pokazał że samochody nie są największym problemem, natomiast te nasze stare dobre samochody można zostawić w spokoju.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[186]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem

[186] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
717	**Osoba prywatna**	Moje pytanie brzmi A co z samochodami klasycznymi ' zabytkowymi ? W calej europie sa wyjatki pomimi restrykcji emisji na takie pojazdy ktore moga sie poruszac w strefach podwyzszonych norm	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
718	**Osoba prywatna**	Proszę o wprowadzenie jakiejś normy dla samochód klasycznych. Niech nasz ukochany region nie rezygnuje z dziedzictwa motoryzacyjnego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
719	**Osoba prywatna**	Co z pojazdami klasycznymi (zabytkowymi) po 2025 roku? One pewnie nie będą spełniały aktualnych norm, jednak ich udział w ruchu jest znikomy. Czy auta m.in. z żółtymi tablicami nie będą mogły wyjechać z garażu?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
720	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków delegalizuje klasyki motoryzacji????????????	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
721	**Osoba prywatna**	Co z autami klasycznymi/zabytkowymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
722	**Inne**	Brak wyjatkow w uchwale dotyczacych samochodow klasycznych i zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
723	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków nie dba o klasyki. Emisja spalin i jego ograniczenie to świetna sprawa ale dajcie oddychać klasycznym pojazda.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
724	**Osoba prywatna**	Chciałbym tylko zaznaczyć, że pominięto samochody klasyczne czy też zabytkowe. Proszę o zainteresowanie się tą sprawą.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
725	**Osoba prywatna**	Klasyczne auto nikomu nieszkodza. Szroty Moran likwidowac ale nie klasyki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
726	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
727	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować pojazdy zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
728	**Osoba prywatna**	Dlaczego projekt programu nie uwzględnia wyjątku dopuszczenia do ruchu samochodów klasyfikowanych jako zabytek? Jest ich mało, jeżdżą mało i przeważnie tylko latem. Kiedy się pojawiają są akcentem i ozdobą.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
729	**Osoba prywatna**	Brak informacji o samochodach klasycznych, zabytkowych oraz nowych sportowych, które wyjeżdżają na drogi Krakowa okazjonalnie. Nie są używane do jazdy na codzień.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
730	**Osoba prywatna**	Zapoznałem się z konsultowanym projektem uchwały i jako mieszkaniec Krakowa i osoba, której rzeczona uchwała dotyczy mam jedna poważna uwagę. Jako reprezentant środowiska posiadaczy samochodów klasycznych i zabytkowych z rejonu Krakowa i okolic mam zastrzeżenia co do braku wyłączenia w konsultowanej uchwale wyzej wymienionych rodzajów samochodów. Stanowią one dziedzictwo kulturowe techniki motoryzacji. W Krakowie organizowanych jest wiele imprez i zlotów samochodów klasycznych i nie wyobrażam sobie w takiej sytuacji zakazu wjazdu tegontypu samochodów do ścisłego centrum gdzie imprezy te mają miejsce. Ponadto uchwałodawca w konsultowanym projekcie powinien przewidzieć, że wiele z opisywanych przeze mnie aut klasycznych w Polsce nie jest zarejestrowanych stricte jako samochody zabytktowe (na żółtych tablicach rejestracyjnych) oraz wiele z przybywających na imprezy samochodów nie jest zarejestrowanych w naszym kraju. W projekcie uchwały należy również wziąć ten fakt pod uwagę.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
731	**Osoba prywatna**	Ciekawi mnie kwestia uwzględnienia wyjątków dla samochodów klasycznych. Moim zdaniem powinny być one zwolnione z niektórych przepisów aby pozwolić im na poruszanie się.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
732	**Osoba prywatna**	Przedstawiony Program ochrony powietrza dla woj. małopolskiego jest nielogiczny i niespójny. Po pierwsze opiera się na danych za rok 2018, tymczasem od tego czasu wprowadzono m. in. zakaz spalania paliw stałych na obszarze Krakowa. Program w żaden sposób nie uwzględnia więc ewentualnych efektów tych działań. Po drugie trwająca epidemia COVID-19 i jej wpływ na gospodarkę powodują gwałtowne, negatywne skutki w budżetach gmin, co najmniej w roku 2020, a prawdopodobnie również w roku 2021. Oznacza to, iż wdrożenie programu powinno zostać przesunięte co najmniej o 1-2 lata - da ta czas na ocenę faktycznych efektów wprowadzonych zakazów w Krakowie, wymian pieców prowadzonych w innych gminach oraz skutków epidemii COVID-19 na budżety gmin, a co za tym idzie na ich możliwości finansowe, jeśli chodzi o wdrożenie programu, w tym realne wsparcie finansowe dla mieszkańców w podejmowaniu działań proekologicznych. Przykładowo, z powodu COVID-19 Urząd Marszałkowski wyraził zgodę na wydłużenie realizacji "Partnerskiego projektu budowy instalacji odnawialnych źródeł energii dla Gmin Województwa Małopolskiego" (Poddziałanie: 4.1.1 Rozwój infrastruktury produkcji energii z OZE) do 30 czerwca 2021 r., czyli proces montażu instalacji OZE wydłuża się, a mieszkańcy nadal nie otrzymali wsparcia na działania proekologiczne. W zakresie działań krótkoterminowych należy wyraźnie zaznaczyć, iż są one niesprawiedliwe. Budynki, które nie dysponują alternatywnym ogrzewaniem stosują paliwa stałe najczęściej przez cały rok, w tym w lecie (podgrzewanie wody), więc średniorocznie emitują najwięcej zanieczyszczeń. Tymczasem w ich przypadku nie przewidziano żadnych ograniczeń, również w okresie ogłoszenia 3 stopnia zagrożenia, nawet jeśli ich urządzenia nie spełniają żadnych norm. W związku z tym wskazana jest modyfikacja programu i wprowadzenie ograniczeń - np. zakaz używania pieców w godzinach występowania szczytu zanieczyszczeń oraz	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Rokiem bazowym w niniejszym Programie ochrony powietrza jest rok 2018. W związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczącym wieloletnich naruszeń przepisów unijnych w zakresie jakości powietrza, Polska została zobowiązana do podjęcia skutecznych działań oraz nowelizacji przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska, by dokonać poprawnej transpozycji tzw. Dyrektywy CAFE (Clean Air for Europe). W ramach nowelizacji ustawy wszystkie zarządy województw zostały zobowiązane wykonać programy ochrony powietrza w oparciu o nowe przepisy oraz w oparciu o ocenę jakości powietrza w 2018 roku. W roku tym stwierdzono przekroczenia standardów jakości powietrza we wszystkich strefach województwa małopolskiego, stąd Program obejmuje całe województwo. Warto podkreślić, iż zgodnie przepisami Program ochrony powietrza musi zostać przyjęty do 30 września 2020 roku. Wszystkie planowane zadania zostały przeanalizowane i wybrane w sposób umożliwiający osiągnięcie największego efektu poprawy jakości powietrza z wykorzystaniem dostępnych środków finansowych. Opóźnienia w realizacji zadań na rzecz klimatu i środowiska wywołane epidemią Covid-19 nie spowodują spowolnienia działań. Działania na rzecz czystego powietrza staną się kołem zamachowym gospodarki i będą jeszcze bardziej zintensyfikowane. Program Priorytetowy Czyste Powietrze czy Program Mój Prąd staną się jednych z głównych środków mających pobudzić gospodarkę poprzez inwestycje w odnawialne

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		intensywnego ruchu ludzi na zewnątrz (np. w godz. 6-10 oraz 16-20). Żaden budynek w tak krótkim okresie się nie wyziębi, a jednocześnie emisja się zmniejszy. Jednocześnie posiadacze alternatywnych systemów grzewczych powinni mieć możliwość korzystania z urządzeń dodatkowych na paliwa stałe (kominki, piece 3 czy 4 klasy) również w okresie ogłoszenia 3 stopnia zagrożenia, ale np. tylko w godzinach nocnych (20-6), aby zrównoważyć te nierówne i niesprawiedliwe ograniczenia. Jak zauważają sami autorzy programu (s. 146): "Zaprzestanie eksploatacji kominków prowadzi do minimalnej redukcji zanieczyszczeń.", więc po co proponuje się takie nierówne i nie przynoszące znaczących efektów ekologicznych ograniczenia?	źródła energii oraz poprawę efektywności energetycznej w sektorze komunalno-bytowym. Plan działań krótkoterminowych wdrażany jest w przypadku ryzyka wystąpienia lub wystąpienia w danej strefie przekroczenia poziomu alarmowego, informowania, dopuszczalnego lub docelowego substancji w powietrzu. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia takich przekroczeń oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Biorąc pod uwagę, że przyczyną wystąpienia przekroczeń są w głównej mierze źródła powierzchniowe związane z sektorem komunalno-bytowym zastosowanie się do działań wskazanych w PDK może przynieść pozytywne skutki. Zakłada się, że redukcja emisji z kominków oraz miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe w przypadku 1 000 domów w ciągu jednego dnia wyniesie 2,13 kg PM10 oraz 0,53 kg PM2,5. W przypadku wystąpienia 3 stopnia zagrożenia jedynie skonsolidowane działania mogą przynieść współmierny efekt tj. redukcję zanieczyszczeń w powietrzu. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
733	**Osoba prywatna**	Nie jest to potrzebne	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
734	**Osoba prywatna**	Nie zostały uwzględnione auta klasyczne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
735	**Osoba prywatna**	Dlaczego projekt chce zdelegalizować samochody klasyczne i większość motocykli? Wnoszę o naprawienie tego przeoczenia w projekcie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
736	**Osoba prywatna**	Klasyczne auta i ich wykorzystanie chociażby na zlotach - trzeba to uwzględnić choćby z powodu tego, że nie będąc w stanie spełnić wymagań dalej są ważne jako zabytki. Ważnym byłoby uwzględnić chociaż auta na żółtych tablicach rejestracyjnych - nawet z innych województw.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
737	**Osoba prywatna**	Martwie mnie że mamy złe powierze w Krakowie jednak myślę że nie można wylać dziecka z kompielą i nie zostawić wyjątku dla pojazdów klasycznych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
738	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne pojazdy??	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
739	**Osoba prywatna**	Skupianie się na samochodach które w bardzo małym stopniu zanieczyszczają powietrze jest bezsensowne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[187] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[187] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
740	**Osoba prywatna**	dlaczego w kwestii zanieczyszczeń powietrza w Krakowie wciąż obwinia się ruch samochodów osobowych? Ostatni okres największych obostrzeń w czasie pandemii koronawirusa pokazał, że mimo nikłego ruchu, zanieczyszczenia utrzymywały się na zauważalnym poziomie. Dlaczego mieszkańców nie będzie miało możliwości swobodnego poruszania się własnym środkiem transportu po swoim mieście, mimo tego, że w świetle prawa spełnia on wymogi krajowe? Dlaczego naraża się tutejszy rynek motoryzacyjny na duże zahamowanie (spadek popytu, a co za tym idzie wartości samochodów niespełniających "krakowskich norm", spadek obrotów firm handlujących częściami samochodowymi do takich aut, spadek obrotów w serwisach samochodowych, gdyż niektórzy mieszkańcy nie mogą sobie pozwolić finansowo na auta tej klasy). I na końcu, co w przypadków klasyków, aut zabytkowych? Powinny trafić na złom? Myślę, że tego typu przepisy mogą być rozpatrywane w przypadku większych możliwości mieszkańców, a nie w momencie, gdy większość pseudo "nieekologicznych samochodów" jeździ ze względu na to, że właściciele nie dysponują środkami na te rzekomo "eko".	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[188]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[188] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Zadaniem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Jednym z zanieczyszczeń, których normy są przekraczane na terenie województwa małopolskiego jest dwutlenek azotu. Norma średnioroczna tej substancji przekraczana jest w Krakowie (strefa Aglomeracja Krakowska), czego przyczyną jest ruch pojazdów. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zarząd Województwa zobowiązany jest dla stref, w których odnotowuje się przekroczenia norm jakości powietrza, przygotować program ochrony powietrza. Dla obszaru Aglomeracji Krakowskiej wprowadzono działanie związane z wprowadzeniem strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO. Zadanie to ma na celu ograniczyć emisję z głównego źródła przekroczeń norm dwutlenku azotu, jakim jest ruch

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów. Dla proponowanej strefy czystego transportu określono wymagania emisyjne, które pozwolą dotrzymać wymagane stężenie NO_2. Wymagania te obowiązywać mają na określonym obszarze, gdzie zgodnie z ww. ustawą należy doprowadzić do poprawy jakości powietrza. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
741	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne (typ : Klasyk) ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
742	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
743	**Osoba prywatna**	Otrząśnijcie się z tymi restrykcjami, wielu ludzi jeździ starymi autami nie na złość, a ze względu na koszt nowszych. Może trzeba pomyśleć o jakiś alternatywach? Wyższe stawki ubezpieczeniowe dla samochodów nie spełniających norm, a takich które muszą poruszać się po strefach objętych restrykcjami? Ustawę wprowadzić łatwo, a kto na tym ucierpi? Ci których nie stać na nowsze wozy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[189], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

[189] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
744	**Osoba prywatna**	Aby poprawić jakość powietrza, w pierwszej kolejności proponuję zakazania prowadzenia prac remontowych i budowlanych w sposób emitujący pyły. W szczególności zabronienia cięcia betonu i skał bez użycia wody. Cięcie bowiem na sucho generuje niezliczone ilości drobnego pyłu. Strefa "TEMPO 30" jest jak najbardziej wskazana. Nie zgadzam się jednak ze strefą ograniczoną IV obwodnicą miasta, do której wjazd mogłyby mieć jedynie diesle o normach emisji EURO VI/6, chyba że będą wyjątki dla stałych mieszkańców, a ponadto rząd lub samorządy dofinansują doposażenie diesli spełniających normy EURO V/5 w instalacje SCR czyli na Ad Blue. Strefa "TEMPO 30" wystarczająco ograniczy emisje. Ponadto informuję, iż zatykanie kanałów przewietrzania miasta przez stawianie chaotycznej a gęstej zabudowy przyczyniło się do powstania smogu. Proszę sprawdzić wyniki z czasów szczytu pandemii oraz porównać je z latami poprzednimi, w których to latach na drogach królowały prawdziwe złomy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Plan działań krótkoterminowych wdrażany jest w przypadku ryzyka wystąpienia lub wystąpienia w danej strefie przekroczenia poziomu alarmowego, informowania, dopuszczalnego lub docelowego substancji w powietrzu. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia takich przekroczeń oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Biorąc pod uwagę, że przyczyną wystąpienia przekroczeń są w głównej mierze źródła powierzchniowe zastosowanie się do działań wskazanych w PDK może przynieść pozytywne skutki. Zakłada się, że redukcja emisji w związku z zakazem prac drogowych i budowlanych związanych z emisją pyłu do powietrza w obszarach zabudowanych w przypadku 3 dni wyniesie odpowiednio 0,002 kg na km drogi a w przypadku budowy 1 kg na ar dla PM10, dla PM2,5 wyniesie on odpowiednio 0,0016 kg na m drogi oraz ok 0,7 kg/ar budowy.. W przypadku wystąpienia 3 stopnia zagrożenia jedynie skonsolidowane działania mogą przynieść współmierny efekt tj. redukcję zanieczyszczeń w powietrzu. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[190]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny

[190] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
745	**Osoba prywatna**	Projekt programu ochrony powietrza, w wersji proponowanej jest szkodliwy społecznie i krzywdzący dla osób posiadających samochody lub motocykle nie spełniające normy emisji założonych w programie, bo co mają zrobić osoby posiadające klasyki, albo zwykli obywatele, którzy nie chcą zmieniać swojego pojazdu. Lepsza zmianą byłoby skupienie się na przedsiębiorstwach i transporcie publicznym, zaś prywatne środki transportu pozostawić w spokoju, ponieważ proponowane zmiany zmuszają do zmiany pojazdu lub zaprzestania jego używania, a przymus w Państwie, które gwarantuje wolność wyznania, słowa i poglądów, oraz	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zakłada poszanowanie własności nie powinien mieć miejsca, jeśli bardzo komuś zależy na tym programie niech zrobi to w formie zaleceń, a nie nakazów.	wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Przedstawione ograniczenia wjazdu do strefy czystego powietrza dotyczą zarówno silników benzynowych, które muszą spełniać normę EURO 4 oraz silników Diesla spełniających normę EURO 6. Zapis ten dotyczy wszystkich lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych), samochodów ciężarowych i pojazdów transportu zbiorowego. W przypadku autobusów (pojazdów transportu zbiorowego) i samochodów ciężarowych bez względu na rodzaj silnika w strefie pilotażowej muszą spełniać wymagania EURO 5, a w strefie docelowej – EURO 6. Podział ograniczeń na silniki benzynowe i silniki Diesla dotyczy samochodów osobowych i dostawczych. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
746	**Osoba prywatna**	Uwagi do treści projektu w sprawie „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego". Z przykrością informuję, iż przedstawiony przez Państwa program ochrony powietrza w województwie małopolskim otrzymuje ode mnie ocenę negatywną. Szczególną uwagę chciałbym zwrócić na: 1. Podstawę naukową rygorystycznego podejścia wobec zmotoryzowanych mieszkańców. Czy posiadają Państwo dane lub przeprowadzili analizę jaki udział zanieczyszczeń generowany jest przez transport drogowy? Czy posiadają Państwo pewność, że przedstawione założenia programu prowadzą do znaczącej redukcji zanieczyszczeń przy optymalnych kosztach? Czy alokacja dodatkowego kapitału na zmniejszenie emisyjności gospodarstw domowych nie przyniosłaby lepszych rezultatów? 2. Proszę o uwzględnienie mieszkańców w dostępie do danych na temat jakości powietrza, informacji o stacjach pomiarowych oraz wyników badań eksperckich. Otwarte podejście może pomóc w zwiększaniu świadomości oraz aktywizacji działań proekologicznych. 3. Czy zatrudnienie na stałe "Ekodoradcy" przez starostów, wójtów, burmistrzów i prezydentów jest wydatkiem niezbędnym? Zlecanie badań okresowych w ramach trwania projektu wyspecjalizowanym ośrodkom lub instytucjom naukowym ma szanse przynieść wymierne korzyści oraz zredukować koszty. Coroczne obowiązkowe uczestnictwo starostów, wójtów, burmistrzów i prezydentów w szkoleniach z zakresu ekologii oraz ochrony środowiska może stanowić alternatywę dla „Ekodoradcy" oraz ograniczyć wydatki operacyjne przy uzyskaniu przez urzędników niezbędnej wiedzy. 4. Brak wytycznych jakie Starosta miałby podejmować w celu identyfikacji jakości powietrza poprzedzających ich raportowanie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[191] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta

[191] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf`

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		5. Brak informacji o wymaganych kwalifikacjach dla "Ekodoradcy". 6. Brak odpowiedniego uwzględnienia jednośladów w treści projektu. 7. Brak uwzględnienia samochodów zabytkowych w treści projektu. 8. Brak dokładnych informacji na temat prowadzenia przez starostów kontroli stacji diagnostycznych pojazdów. Czy starości oraz ich współpracownicy posiadają odpowiednie środki i kompetencje do przeprowadzenia miarodajnych kontroli? Jak będzie przebiegać proces kontroli? Jaka powinna być częstotliwość kontroli? Czy obliczony został koszt takich operacji? 9. Czy informacje z bazy danych o emisjach przemysłowych będą dostępne dla mieszkańców? Publiczna dostępność może prowadzić do poprawy świadomości konsumenckiej oraz zrozumienia wpływu przemysłu na ogólny stan powietrza.	Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. 2. Do 31.10.2020 roku na stronie każdej gminy (w widocznym miejscu na stronie głównej) zostanie zamieszczona informacja o aktualnej jakości powietrza i stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (jeśli został wprowadzony). Ponadto każda gmina objęta uchwałą antysmogową dla Małopolski winna prowadzić akcje informacyjne o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów. Od 2021 roku gmina zobowiązana jest dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe. 3. Doświadczenia Województwa Małopolskiego podczas realizacji Projektu zintegrowanego LIFE „Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zdrowej atmosferze" wskazują, iż niezbędne jest utworzenie stanowisk dedykowanych ochronie powietrza. Ponadto Ekodoradcy ds. klimatu zostaną zatrudnieni w powiatach w ramach środków projektu LIFE EKOMALOPOLSKA, co pozwoli na minimalne obciążenie starostw kosztami. Zatrudnienie Ekodoradców pozwolą na realizację działań związanych z ochroną powietrza i klimatu również na poziomie powiatowym. 4. Do 31.10.2020 roku na stronie każdej starostwa powiatowego (w widocznym miejscu na stronie głównej) zostanie zamieszczona informacja o aktualnej jakości powietrza i stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (jeśli został wprowadzony). Informacje na temat jakości powietrza mogą obejmować stężenia zanieczyszczeń na terenie całego województwa. 5. Zadaniem Ekodoradcy w gminie jest doradztwo dla mieszkańców w zakresie technologii OZE, źródeł ogrzewania, programów dofinansowania i wymagań uchwały antysmogowej; prowadzenie edukacji ekologicznej na poziomie lokalnym w zakresie ochrony powietrza; obsługa Programu Czyste Powietrze, inicjowanie i obsługa inwestycji w zakresie programu STOP SMOG. Zadaniem Ekodoradcy ds. klimatu zatrudnionych w starostwach powiatowych należą: koordynacja działań gmin w zakresie wykorzystania OZE i budownictwa energooszczędnego; współpraca z gminami oraz Urzędem Marszałkowskim, wymiana doświadczeń i dobrych praktyk gmin na obszarze powiatu; inicjowanie wspólnych działań, projektów i akcji edukacyjnych w gminach ; doradztwo dla gminnych Ekodoradców w zakresie wykorzystania OZE i budownictwa energooszczędnego; wsparcie techniczne gmin. Urząd Marszałkowski może być głosem doradczym w zakresie określenia wymagań, jakie powinien spełniać Ekodoradca, jednak to gminy oraz powiaty jako pracodawcy będą odpowiedzialni za utworzenie ww. stanowiska. 6. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. 7. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. 8. Wskazane do realizacji działanie wynika wprost z obowiązków ustawowych starostów. Niezależnie od niniejszego Programu są oni zobowiązani do kontrolowania wszystkich stacji diagnostycznych każdego roku. 9. Zarząd Województwa Małopolskiego planuje utworzenie do końca 2021 roku bazy danych o emisjach przemysłowych. Baza ma

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zawierać informację o: wielkości emisji rocznych przyznanych w ramach pozwoleń na emisję i pozwoleń zintegrowanych oraz skany tychże pozwoleń; wielkość emisji raportowanych w ramach opłat za korzystanie ze środowiska; informacje o powadzonych kontrolach w zakresie ochrony powietrza w zakładzie; informacje o zdarzeniach awaryjnych, które miały miejsce w zakładzie. Zakres informacji gromadzonych w bazie, które zostaną udostępnione publicznie, zostanie określony na etapie konsultacji prawnych niniejszego rozwiązania.
747	**Osoba prywatna**	Nie! dla uziemienia aut klasycznych i zabytkowych oraz prawie nowych motocykli (inne normy obowiązują jednoślady).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
748	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków zamierza zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
749	**Osoba prywatna**	Krakowa i należy zadbać o to, w możliwie najwyższym stopniu. Jest jednak pewna niewyjaśniona kwesta, a mianowicie samochody zabytkowe czyli tzw. klasyki. W mojej opinii samochody te w większości przypadków mają nieocenioną wartość nie tylko pod względem wartości rynkowej, ale przede wszystkim najistotniejsza jest tutaj wartość kulturowa. W związku z tym proszę o rozpatrzenie możliwości zwolnienia samochodów klasycznych - zabytkowych z planowanych do wdrożenia restrykcji dotyczących emisji spalin. Moją opinię uzasadnię tym, że samochody te wyjeżdżają na drogi stosunkowo rzadko, a ich użytkowanie bardzo często jest związane z różnego rodzaju imprezami, zlotami miłośników takich pojazdów oraz innymi tego typu wydarzeniami. Objęcie samochodów klasycznych restrykcjami emisji spalin byłoby dużym ciosem wymierzonym we właścicieli takich pojazdów. Proszę o podjęcie odpowiednich kroków, w celu zbadania powyższego problemu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
750	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne auta?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
751	**Osoba prywatna**	Uważam że jest to zbyt gwałtowny krok.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
752	**Osoba prywatna**	Popieram projekt aczkolwiek bezapelacyjnie powinien być wyjątek dla aut zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
753	**Osoba prywatna**	Dlaczego nie uwzględnia się w projekcie samochodów zabytkowych i tzw. Klasyków?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
754	**Inne**	Proszę o włączenie do wyjątków samochodów zabytkowych. To one reprezentują także miasto. Nie możemy ich zdelegalizowac.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
755	**Osoba prywatna**	Dlaczeko w Krakowie chcą zdelegalizowac Klasyki ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
756	**Osoba prywatna**	Posiadam klasyka z 1936. Brałem udział w złocie zabytkowych mercedesów w Krakowie. Jestem ponownie zaproszony na inny rajd do Krakowa	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
757	**Osoba prywatna**	POJAZY ZABYTKOWE - dlaczego takie obostrzenia mają dotyczyć pojazdów zabytkowych? Generalnie nie chcę żadnych obostrzeń, ograniczenie ruchu można osiągnąć nie przepisami ale działaniami (obecnie jest żenująco niska liczba parkingów P&R, ciągnące się w nieskończoność rozbudowy linii tramwajowych, ceny biletów komunikacji zniechęcające kompletnie do korzystania z niej). Ale rozumiem, że łatwiej sobie coś w bezmyślny sposób uchwalić niż wziąć się do roboty.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.
758	**Osoba prywatna**	Potrzebny wyjątek dla samochodów zabytkowych stanowiących wartość kulturowa oraz zabytkową (nie dla wszystkich aut powyżej 25 lat)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
759	**Osoba prywatna**	Auta klasyczne powinny stsnowic wyjatek, ze wzgledu ma mala ilosc przejezdzanych kilometrow rocznie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
760	**Osoba prywatna**	Sympatyk fundacji KKN	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
761	**Osoba prywatna**	Jako były student, pamiętam jak to było ciężko wrócić do domu transportem publicznym (160km), nie stać mnie czy moich rodziców było na auto które spełniało by normę euro4. Dzisiaj jako już pracujący człowiek jeżdżę autem również wg norm spełnianiającym normę euro 3 lecz na LPG spaliny są zupełnie inne niż według norm. Jak to jest że dyskryminuje się auta stare, unikatowe, pełniące rolę żywych reliktów ówczesnych czasów i myśli technologicznej ubiegłych dziesięcioleci. Moje auto zabytkiem nie jest, lecz jest unikatowe i pewnie niebawem zabytkiem się stanie posiada 4 katalizatory oraz unilatowy silnik. Przepisy zmuszają do zakupu aut nowych, drogich i produkowanych w technologiach wymagajacych zużycie większej ilości energii oraz szkodliwych materiałów niż niegdyś. Jaki sens jest kupować auto które przejdzie 2 lub nawet 3 razy mniej kilometrów kiedy obecne spokojnie przy prawidłowej eksploatacji będzie służyć dłużej niż nowe. Smog i zanieczyszczenie powietrza jest niewątpliwie problemem, lecz głównie auta poruszające się po drogach trujące nas najbardziej są to diesle starej generacji które nie są sprawne,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nie są serwisowane prawidłowo. Uważam że nowe przepisy nie powinny atakować prywatnych użytkowników nie zameldowyacnych w samym mieście Kraków. Przyjezdni lub studenci stanowią duża grupę użytkowników jednakże nie są oni osobami mieszkającymi i poruszającymi się autami po mieście Kraków w takim stopniu jak osoby zameldowane i pracujące. Każdy bowiem student który posiada auto zazwyczaj nie jest zamożny, nie stać go na auto nowe. Nie stać go również na paliwo czy serwis, autem porusza się gdy jest zmuszony, Gdzy wraca na weekend do domu lub późnymi godzinami z uczelni lub pracy. Przepisy których wejście w życie może pozbawić takich osób możliwości powrotu do domu lub dostania się do Krakowa powinny to uwzględnić. Jeden z moich pomysłów jest taki żeby pozwolić na wjazd studnetom z ważną legitymacja studencką jako kierowcom tych pojazdów nie jako właścicelom. Druga propozycja to pozwolenie na wjazd autom zabytkowym ponieważ aut tych jest tak niewiele ze nie stanowi to znaczącej różnicy w zanieczyszczeniu powietrza, aut takich się nie używa na codzień a tylko raz na jakiś czas. Trzecia propozycja to ustawianie systemów sprawdzających spaliny aut na podstawie badania załamywania się światła z wydobywające się spalin z jadących aut. Kontrola może się odbywać bez zatrzymywania takich aut pomimo spelniajacych norm wg producentów nie są sprawne ponieważ właściciele nie dbają o to i tych karać surowo za nie spełnianie norm spalin. Proszę o zapoznanie się z postulatami moimi oraz innych ludzi. Zatroskany obywatel na obczyźnie myślący o powrócę na ojczyste tereny.	**wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[192], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO.

[192] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
762	**Osoba prywatna**	Należy zrobić wyjątek dla samochodów zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
763	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
764	**Osoba prywatna**	Jako mieszkaniec Krakowa od urodzenia oraz przedsiębiorca mający siedzibę w centrum proszę o uwzględnienie w każdym projekcie zmian ograniczeń ruchu samochodów ekologicznych w każdej postaci również z napędem hybrydowym. Proszę również żeby rozważyć możliwości wprowadzenia stref gdzie mogą wjechać samochody hybrydowe w trybie elektrycznym. W ograniczeniach powinny być dopuszczone wyjątki jak samochody zabytkowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
765	**Osoba prywatna**	Projekt w takiej postaci wyruguje z dróg większość jednośladów. Ponadto może mieć negatywny wpływ na ruch turystyczny, gdyż nikt z innej części kraju nie zmieni auta by zobaczyć Wawel.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana **została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń**: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
766	**Osoba prywatna**	Uważam, że konieczne jest uwzględnienie wyjątku w postaci samochodów zabytkowych w niniejszym projekcie. Pojazdy zabytkowe są dobrem kulturowym, a ich właściciele mają wiele obowiązków (m.in. utrudniona sprzedaż samochodu za granicą, konieczność utrzymania pojazdu w stanie bliskim oryginału), które spełniają - dzięki czemu dzieła motoryzacji minionych epok mogą cieszyć oczy wiele dekad później. Pragnę także zauważyć, że samochodów tych nie porusza się po ulicach wiele - jeśli spojrzymy na ilość zarejestrowanych w Krakowie pojazdów zabytkowych, to będą one stanowić niewielki procent pojazdów ogółem. Oznacza to, że pojazdy te nie stanowią zagrożenia ekologicznego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
767	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie możliwości wjazdu do miasta pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
768	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
769	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
770	**Osoba prywatna**	Moim zdaniem próba poprawy jakości powietrza poprzez eliminację 90% samochodów starszych niż 3 lata z krakowskich dróg to jakiś szalony pomysł. O ile pamiętam w czasie "lockdown"-u jakość powietrza nie poprawiła się w znaczący sposób pomimo praktycznej eliminacji ruchu samochodowego w mieście. W zwiazku z tym uważam, iż ta uchwała to kolejny sposób na odwrócenie uwagi od praktycznego źródła zanieczyszczeń (przemysł i c. o.).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[193]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego

[193] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
771	**Osoba prywatna**	Przy proponowanej ustawie z Krakowa należało by pozbyć się połowy aut. Sam jestem za tym by stare złomy eliminować ale bez przesady, jeśli samochód spełnia normy emisji założone przez producenta w swojej klasie euro to w czym jest problem? Czy to nie za duża ingerencja państwa w to czym powinien jeździć obywatel? Rozumiem zakaz wjazdu do ścisłego centrum ale bez przesady.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
772	**Osoba prywatna**	Proponowane zmiany są zbyt radykalne. Ostatnie badania czystości spalin m.in. Mercedesa W123, ale co ważne sprawnego technicznie wskazują na mniejszą emisję niektorych szkodliwych substancji niż tych emitowanych przez nowoczesne diesle. Sprawność układów wtryskowych winna być kluczowym kryterium na co wskazują eksperci. Dlatego taka regulacja winna być z nimi zeroko konsultowana. Co więcej regulacja w proponowanym kształcie eliminuje również diesle z filtrami dpf, które spełniają normę euro 4.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe.
773	**Osoba prywatna**	Samochody zabytkowe są dziedzictwem narodowym. Szkoda by było je zlikwidować z krakowskich drogach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
774	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie zdelegalizować klasyczne samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
775	**Osoba prywatna**	Dobry bardzo pomysł, tylko proszę pamiętajcie o pojazdach zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
776	**Osoba prywatna**	Przepis ok, ale powolny być jakieś wyjątki dla aut zabytkowych na zlot wjazd okazjonalny itd	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
777	**Osoba prywatna**	Dlaczego w projekcie ustawy pominięto samochody klasyczne/zabytkowe, które ubogacają kulturowo Kraków i ze względu na roczne przebiegi tych aut mają absolutnie marginalny wpływ na jakość powietrza w mieście?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
778	**Osoba prywatna**	Prowadzę działalność związana ze sprzedażą samochodów używanych, efektem będzie brak możliwości dalszego działania na terenie Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zadaniem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Jednym z zanieczyszczeń, których normy są przekraczane na terenie województwa małopolskiego jest dwutlenek azotu. Norma

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			średnioroczna tej substancji przekraczana jest w Krakowie (strefa Aglomeracja Krakowska), czego przyczyną jest ruch pojazdów. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zarząd Województwa zobowiązany jest dla stref, w których odnotowuje się przekroczenia norm jakości powietrza, przygotować program ochrony powietrza. Dla obszaru Aglomeracji Krakowskiej wprowadzono działanie związane z wprowadzeniem strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO. Zadanie to ma na celu ograniczyć emisję z głównego źródła przekroczeń norm dwutlenku azotu, jakim jest ruch pojazdów. Dla proponowanej strefy czystego transportu określono wymagania emisyjne, które pozwolą dotrzymać wymagane stężenie NO_2. Wymagania te obowiązywać mają na określonym obszarze, gdzie zgodnie z ww. ustawą należy doprowadzić do poprawy jakości powietrza. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
779	**Osoba prywatna**	Wnoszę tę samą opinię co stowarzyszenie Krakowskie Klasyki nocą jako członek i sympatyk.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
780	**Osoba prywatna**	Samochody nigdy nie były i nie są głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza. Może lepiej było by egzekwować obecne przepisy i sprawdzać czy pojazdy poruszające się po Krakowie spełniają normy które zostały zadeklarowane przez producenta. Projekt ustawy nie bierze również pod uwagę pojazdów zabytkowych/klasycznych, w jaki sposób miały by się odbywać przejazdy takich aut ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
781	**Zabierzowski Alarm Smogowy**	Apel o skuteczny Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski. Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan. W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie . Apelujemy też do Zarządu Województwa Małopolskiego, by nie ulegał naciskom lobbystów, których celem jest troska o własny interes i utrzymanie dotychczasowego status quo. Sprzedawcy węgla, sprzedawcy kominków i pozaklasowych kotłów to branże, które przez lata przyczyniały się do fatalnego stanu powietrza w naszym województwie i które przedkładają prywatne interesy ponad zdrowie Małopolan. Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu	efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a	Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	
782	**Przedsiębiorca**	Specjalnie kupiłem nowy motocykl żeby swobodnie poruszać się po Krakowie. Państwo w ten sposób uniemożliwicie mi legalne poruszanie się po centrum miasta. Chciał bym jeszcze zapytać o samochody zabytkowe / klasyczne. Co z nimi ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
783	**Osoba prywatna**	Popieram! Jest bardzo dużo czasu aby wymienić pojazd na spełniający normy przedstawione w programie. W większości przypadków wystarczy przesiadka na benzynową wersję danego pojazdu. Dodatkowo może się to odbyć praktycznie bez kosztowo. Poza tym do czasu pełnego wprowadzenia programu, samochody spełniające zakładane normy znacznie potanieją. Pojazdy z EURO6 będą miały już 10lat. Jeszcze raz popieram jako właściciel pojazdu - który trzeba będzie wymienić.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
784	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie zdelegalizować klasyczne pojazdy, które są nośnikiem historii i kultury minionych lat?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
785	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie zlikwidować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
786	**Osoba prywatna**	Dlaczego samochody klasyczne mają zostać zakazane skoro sytuacja w trakcie pandemii pokazała, że to nie samochody są takim zagrożeniem?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[194]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego

[194] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
787	**Osoba prywatna**	Ograniczenie swobód obywatelskich..	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
788	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować wszystkie samochody klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
789	**Osoba prywatna**	ustawa nie uwzglednia samochodow zabytkowych, calkowicie je eliminuje. Powinien zostac wprowadzony zapis, ktory w drodze wyjatku pozwala na wjazd takich damochodow do stref.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
790	**Osoba prywatna**	Delegalizacja pojazdów klasycznych? Ograniczenie ruchu jednośladów (euro4). A szło tak pięknie, buspasy dla motocykli. Ktoś popełnia błąd, pytanie tylko czy zdąży go naprawić.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
791	**Osoba prywatna**	Gdzie klasyki? Dlaczego Państwo chcą wypchnąć stare auta, skoro z jakością powietrza w Krakowie motoryzacja nie ma nic wspólnego. Np. W takim maju kiedy funkcjonują szkoły, uczelnie, ludzie są w mieście i jest duży ruch samochodowy, dlaczego nie ma smogu? Bo aute nie wpływają na smog w Krakowie tylko sezon grzewczy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
792	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków nie bierze pod uwagę w programie ochrony powietrza samochodów zabytkowych, które stanowią ogromną wartość kulturową? Takie samochody poprzez ilość przez siebie pokonywanych kilometrów (głównie latem) nie wpływają na jakość powietrza w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
793	**Osoba prywatna**	Co z autami klasycznymi, zabytkowymi, motorami? Ponadto czy jest to potwierdzone jakimiś badaniami, że ruch uliczny ma tak duży wpływ na zanieczyszczenie powietrza?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
794	**Osoba prywatna**	Jestem przeciwny ograniczania ruchu pojazdów, nie każdego stać na nowoczesny samochód który spełnia normy euro6, mieszkam w centrum i auto jest mi niezbędne gdyż często pracuje w delegacjach na które jeżdżę prywatnym autem, a dokładnie dieslem z 2000r.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[195], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

[195] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
795	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie samochodów klasycznych. ZAkaz wjazdu takiego pojazdu jest kłopotem, szczególnie iż Kraków słynie z tolerancji samochodów klasycznych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
796	**Osoba prywatna**	Nie każdego czlowieka stac zeby jezdzic nowym ,ekologicznym samochodem . Nie kazdy moze sobie pozwolic na przesiadke do i tak przepełnionej komunikacji zbiorowej . Nie zgadzam sie na takie ograniczenia w poruszaniu sie .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[196], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu

[196] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
797	**Osoba prywatna**	Ludzi nie stać na tak nowe samochody, może lepsze by było zachęcanie niższym podatkiem, niższymi opłatami za parking, ulgi itp, a nie zakazami ??	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[197], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
798	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

[197] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
799	**Osoba prywatna**	Potrzymuje opinie fundacji krakowskiej klasyki nocą	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem. Brak przedstawienia opinii w niniejszej uwadze.
800	**Osoba prywatna**	Czemu Kraków chce zdegalizowac auta zabytkowe swoja uchwała?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
801	**Osoba prywatna**	Uchwała nie zawiera wyjątku dla samochodów klasycznych i zabytkowych stanowiących ważny element kulturowy miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
802	**Osoba prywatna**	opiniuję ten akt negatywnie.Nie są brane pod uwagę pojazdy klasyczne,zabytkowe.Wprowadzenie takich aktów prawnych spowoduje ograniczenie praw dot.użytkowania wym.wcześniej pojazdów.W mojej opinii należy najpierw egzekwować obowiązujące przepisy dot. np. usuwania katalizatorów,badania spalin na przeglądach technicznych.v	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).
803	**Osoba prywatna**	Chciałbym poprzeć petycje przesłaną przez Fundacje Krakowskie Klasyki Nocą. Jestem zdecydowanym zwolennikiem wyłączenia z projektu samochodów historycznych. Uważam, że pojazdy takie są cennym dziedzictwem kulturowym i powinny mieć możliwość swobodnego poruszania się w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
804	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
805	**Osoba prywatna**	Sympatyk fundacji KKN	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
806	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki. To przecież piękny kawałek historii motoryzacji!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
807	**Osoba prywatna**	Pomysł ws. wjazdu pojazdów do krakowa jest nie do przyjęcia	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
808	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie tak rygorystycznych ograniczeń w oparciu o normy Euro 4 i Euro 6 jest niewłaściwe. Polaków nie stać na kupno nowych samochodów. Osobowe samochody benzynowe spełniające normę Euro 3 lub Diesle spełniające Euro 3 to czyste samochody. Benzynowce Euro 3 posadją katalizatory, systemy EGR, pompy powietrza wtórnego. Diesle zaś wyposażone w katalizatory, filtry cząstek stałych, systemy EGR. Należy obniżyć normę graniczną dla samochodów osobowych dla benzyn i diesli normy do Euro 3. Prosze sprawdić jak funkcjonuje niemiecka Umwelt ZONE. Tam za czyste (zielona naklejka 4 etapu) uważa się samochody osobowe benzynowe spełniające normę od Euro 1 do Euro 4 diesle zaś każde powyżej normy Euro 4.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych. Wdrożenie strefy musi zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro – pilotażowa wersja powinna obejmować II obwodnicę miasta. Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu. Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
809	**Osoba prywatna**	Program powinien zostać uzupełniony o wyłączenie dla pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
810	**Osoba prywatna**	Dlaczego miasto Kraków chce zabronić poruszania się klasycznym pojazdom po mieście?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
811	**Osoba prywatna**	Projekt nie uwzględnia możliwości poruszania się po mieście samochodami zabytkowymi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
812	**Osoba prywatna**	Pomysł bardzo słuszny, jednak trzeba zwrócić uwagę na pojazdy zabytkowe!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
813	**Osoba prywatna**	projekt uchwały nie bierze pod uwagę pewnej istotnej kwestii jaką są samochody klasyczne/zabytkowe. Tego typu pojazdy powinny być wyłączone z proponowanych restrykcji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
814	**Organizacje pozarzadowe**	jestem za każdym rozwiazaniem zmierzającym do ograniczenia smogu	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
815	**Przedsiębiorca**	stawy nie dostosowane do Polski. Żenujący poziom wiedzy, ślepo dążycie do norm eu, przy czym nie bierzecie pod uwagę wiekowych aut. Proszę Pamiętać, że prawo nie działa wstycz;)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[198] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia**

[198] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf`

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
816	**Osoba prywatna**	A co z klasykami ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
817	**Nauka**	Projekt oderwany od rzeczywistości, zwłaszcza zapisy o pojazdach od euro 4/5 i ograniczeniami 30kmh. Co z dostawami jedzenia przez skutery, ekipami budowlanymi, zabytkami techniki czy w koncu tymi, którzy jada coś załatwić np. odebrać kogoś ze szpitala? Każdy chciałby mieć czyste powietrze, ale myślimy racjonalnie... Jeśli projekt przejdzie w obecnej formie to zapoczatkuje gigantyczne problemu wielu firm i ludzi, w dobie gigantycznego kryzysu z jakim sie zmagamy jest to naprawdę niepoważne. Zadbajcie o konkurencyjną komunikację publiczną, myślcie nad jak najmniej inwazyjnymi sposobami na czystsze powietrze, a nie utrudnianie zycia innym. Jesli wejdzie to w obecnej formie to długookresowo najprawdopodobniej efekt bedzie dokładnie odwrotny od zamierzonego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[199], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[199] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
818	**Osoba prywatna**	Przestańcie mydlić oczy ludziom...za smog nie odpowiada transport. Poczytajcie sobie nieuki raporty. Klasyki i zadbane auta powinny jeździć do końca swego życia motoryzacyjnego.To bardziej eko niż wytwarzanie nowego auta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków,

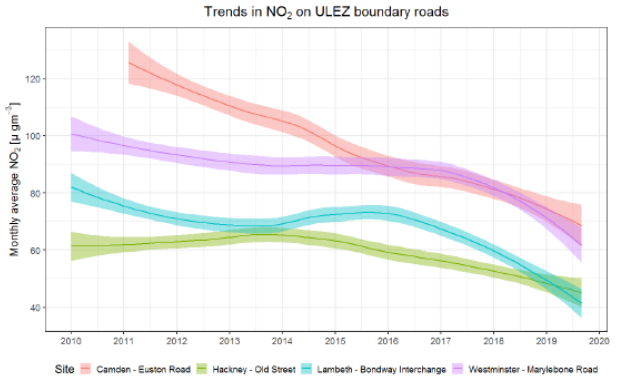
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[200] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

[200] Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
819	**Osoba prywatna**	Ograniczanie wjazdu do miasta pojazdom nie spełniającym normy EURO6 to BARDZO zły pomysł! Dla motocykli najnowsza (obecnie obowiązująca) norma to EURO4. Raport NIK pokazał, że spaliny z pojazdów to ok 1% zanieczyszczeń w powietrzu a z całego transportu to ok 7% więc poprawa będzie niezauważalna! Wprowadzenie takiego zakazu tylko na terenie Krakowa nie poprawi powietrza w mieście. Pokazała to ostania zima z zakazem palenia węglę i drewnem w Krakowie (napływały zanieczyszczenia z okolic Krakowa). Dobrze też było widać, że podczas zamknięcia gospodarki na początku tego roku jak ruch pojazdów był znikomy a powietrze nadal było bardzo złej jakości. Jeśli wam zależy na poprawie jakości powietrza to obniżcie ceny gazu ziemnego o połowę, podatek (VAT i akcyza) którym jest obłożony do 0% i zagwarantujcie takie warunki przez 30-50 lat na terenie CAŁEGO województwa małopolskiego lub pomóżcie wprowadzić takie zasady na terenie całego kraju! Przy niskich cenach gazu mieszkańcy sami wymienią piece na gazowe, które są tanie, dostępne, bezawaryjne i ekologiczne!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[201] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie

[201] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[202], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r. 

[202] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
820	**Osoba prywatna**	Podtrzymuje opinie fundacji Krakowskie Klasyki Nocą	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
821	**Osoba prywatna**	Tworzenie ograniczeń i utrudnień dla mieszkańców. Takie eksperymenty były już przeprowadzone w Niemczech i nie przyniosły żadnego pozytywnego efektu. Podczas pandemii covid również widzieliśmy zdecydowanie ograniczony ruch (i to wszędzie) a na jakość powietrza to nie wpłynęło. Siły i budżet powinny zostać skierowane gdzie indziej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			67-75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[203] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią

[203] Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[204]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości

[204] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
822	**Osoba prywatna**	Projekt eliminuje klasyki z ruchu miejskiego oraz moim zdaniem jest zbyt restrykcyjny jak na zamożność społeczeństwa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
823	**Osoba prywatna**	co z samochodami zabytkowymi, które nie spełniają norm spalin a są ważnym dziedzictwem kulturowym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
824	**Osoba prywatna**	dlaczego Kraków chcesz zdelegalizować samochody klasyczne?! Problem ze smogiem to głównie przedsiębiorstwa prywatne oraz zakłady produkcyjne a nie samochody tym bardziej klasyki reprezentujące wartości kulturowe. To im powinna być poświęcona główna uwaga przy tworzeniu nowych restrykcji oraz przepisów prawnych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
825	**Osoba prywatna**	Proponowane zmiany dotyczące samochodów są zbyt restrykcyjne, a okres ich wdrożenia zbyt szybki. Ponadto nie uwzględnia się pojazdów klasycznych i zabytkowych, których wartość dla kultury jest nie do przecenienia.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
826	**Osoba prywatna**	Według mnie ograniczanie wjazdu samochodów nie spełniających określonych norm Euro jest wykluczeniem ich właścicieli z życia miasta oraz utrudnieniem dla nich. Nie każdego stać na nowe auto. Dodatkowo nie każdy może pozwolić sobie na dojazd do pracy rowerem czy komunikacją miejską z powodów zdrowotnych. Również "walka" organizacji ekologicznych z samochodami utrudnia życie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		użytkowniką samochodów, którzy po prostu cenią sobie wygodę i bezpieczeństwo jakie daje własne auto.	Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[205], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
827	**Osoba prywatna**	Dlaczego do cholery chcecie wprowadzić zakaz poruszania się pojazdów zabytkowych po drogach? Lepiej weźcie się za wielkie korporacje, które bardziej trują środowisko, niż zabytkowe auta!!! Do większych trucicieli środowiska dorzucę jeszcze samoloty pasażerskie! Żądam wyjaśnień!!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

[205] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
828	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować poruszanie się klasyków po drogach (normy emisji spalin)? Proszę przyjrzeć się w tej sprawie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
829	**Osoba prywatna**	Zapisy o strefach dla aut euro4-euro6 powinien wylecieć, nie kazdego stac na najnowsze auto, a czasem coś załatwic trzeba. Inne rzeczy tez czesto oderwane od polskiej rzeczywistosci. Papier wszystko przyjmie, ale myślimy racjonalnie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
830	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować pojazdy zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
831	**Osoba prywatna**	Dlaczego delegalizujecie klasyki? Te kilkaset aut nigdy nie wytworzy tyle zanieczyszczeń powietrza co prywatne piece i przedsiębiorstwa. Chyba sytuacja z koronawirusem pokazała, że zmniejszony ruch pojazdów na drogach nie wpłynął znacząco na poprawę powietrza. Proszę o dopisanie do wyjątków aut zabytkowych. Nie pozbywajcie się klasyków !	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[206]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło,

[206] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
832	**Osoba prywatna**	W każdym tego typu projekcie należy uwzględnić pojazdy zabytkowe, czyli te mające ponad 30 lat, użytkowane dla pasji, a nie jako auta codzienne. Sam mam dwa zabytkowe Mercedesy, którymi lubię przejechać się po Krakowie wieczorem - nigdy w godzinach szczytu. Auta zabytkowe to dobro kultury, które wzbudza tylko i wyłącznie pozytywne emocje wśród ludzi i nie można się ich pozbyć, tak samo jak nie można wyrzucić z krajobrazu Krakowa Wawelu pod pretekstem marnowania przestrzeni!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
833	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe
834	**Osoba prywatna**	A co z pojazdami zabytkowymi i klasykami? Czy zostaną zdelegalizowane?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe
835	**Osoba prywatna**	Wprowadzenia obostrzeń mających na celu zmniejszenie emisji trujących związków do powietrza jest czymś, co funkcjonuje na całym świecie. Samochody osobowe i motocykle odpowiadają jednak za bardzo mały procent stanu złego powietrza, zarówno w Krakowie jak i Polsce. Jednocześnie wydaje się, że sytuacja	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ekonomiczna Polaków wyraźnie różni się od sytuacji mieszkańców krajów bardziej rozwiniętych. Sam jeżdżę samochodem odebranym z salonu w ubiegłym roku, jednak 80% pojazdów, które spotkać można na parkingach mają co najmniej górne kilka lat. Oczywistym jest, że te 80% ich użytkowników nie przeniesie się w stronę transportu zbiorowego. Z drugiej strony, połowy z nich nie będzie stać na wymianę samochodu tak dziś jak i za 5 lat. Co chcą Państwo im zaoferować? Czy w kasie miasta znajdzie się 5x więcej pieniędzy na dwukrotne zwiększenie siatki połączeń autobusów komunikacji miejskiej i trzykrotne zwiększenie częstotliwości ich kursowania? Czy te 3-4% zanieczyszczeń powietrza jest ekonomicznie uzasadnionym celem do którego należy dążyć kosztem codziennego bytu i komfortu życia mieszkańców Krakowa? Czy ktoś policzył jaki jest koszt alternatywny tego typu działań dla miasta?	pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[207], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
836	**Osoba prywatna**	Większość mieszkańców Krakowa posiada starsze samochody i nie stać ich(nas) na wymianę na nowe auta. Oznaczało by to zakaz wjazdu większości mieszkańców do miasta. Zastanówcie się komu chcecie zrobić dobrze bo na pewno nie mieszkańcom Krakowa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z

[207] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
837	**Osoba prywatna**	Jestem 25 letnim mieszkańcem Krakowa. Od 18 roku życia zbierałem na samochód i zakupiłem auto VW Golf VI generacji z silnikiem wysokoprężnym z 2012r. Padał decyzja na diesla ponieważ pokonuje rocznie ponad 30 000 tysięcy kilometrów. Auto służy mi do dojazdu do pracy oraz jest jedynym prywatnym środkiem transportu w mojej rodzinie. Auto spełnia wszystkie normy na przeglądzie. Posiada wszystkie systemy takie jak DPF i EGR które są kosztowne w eksploatacji. Niestety ustawa która miała by wejść jest prze zemnie nie do przyjęcia. Nie po to pracowałem na 2 prace często nie mając czasu dla rodziny żeby teraz nie moc korzystać z udogodnień jakie daje nam samochód. Jeżeli ustawa wejdzie w życie nie będę mógł nawet wyjechać tym samochodem z Krakowa ponieważ otrzymam mandat. Komunikacja miejska jeździłem 8 lat i nie raz miałem problemy w pracy przez to ze autobus nie przyjechał, spóźnił się, zepsuty tramwaj zablokował możliwość przejazdu innym tramwajom. Kategorycznie nie zgadzam się na tak mocne restrykcje. Proszę się zająć samochodami straszymy poniżej 2000 roku. Nie raz jak jedzie stary pordzewiały samochodu czy to benzyna czy diesle to człowiek jest zastanawia jak to przeszło przegląd. Auta które dostarczają nam jedzenie, taksówki. Wszystkie te auta są autami które powinny być na złomie bo ich wartość rynkowa to maksymalnie 2 tysiące. Na jednego mnie co stara się zachować wszystkie normy i nic w samochodzie nie przerabia trafia się 10 innych co maja głęboko gdzieś stan techniczny swojego samochodu oraz często demontują system recyrkulacji spalin czy układy wydechowe na przelotowe bez jakiekolwiek filtracji. Pracuje od 6 lat w motoryzacji wiec wiem co mówię. Polecam obejrzeć film na serwisie YouTube ZacharOff jak badali auta laserowo w Krakowie. Nowoczesny diesle mija lepsza normę emisji spalin niż nie jedna benzyna od 2008 roku w górę. Polecam więcej zieleni w mieście a nie bloki i biurowce na każdym kroku. Zablokowaliście wszystkie korytarze powietrzne i się dziwicie ze smog kisi się w powietrzu, nie dziwne skoro Krakow leży jak w misce i wszystko tu się osadza. Krakow miał być miastem które pomaga młodym. Jak narazie od kiedy jestem na własnym rachunku nigdy tej pomocy nie odczułem. Proszę się nad tym zastanowić.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
838	**Osoba prywatna**	Projekt zupełnie pomija samochody klasyczne. Wprowadzenie zakazu nie poprawi sytuacji jeśli nie będzie odpowiednich przesiewowych kontroli pojazdów, które teoretycznie spełniają wymogi, lecz są w złym stanie technicznym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
839	**Osoba prywatna**	Uważam że pominięcie kwestii samochodów zabytkowych/klasycznych jest bardzo rażące i sprawi wiele problemów. Zachęcam aby poruszyć ten temat obowiązkowo.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
840	**Osoba prywatna**	Ochrona środowiska jak najbardziej powinna być dla nas wszystkich priorytetem, ale w mojej subiektywnej opinii nie tędy droga. Zakazanie wjazdu samochodów z normami spalin poniżej : silniki benzynowe norma Euro4 i silniki diesla norma Euro6 nie zmieni nic. Najlepszym tego przykładem był okres pandemii ,gdzie ruch samochodów był znacznie zmniejszony, a zanieczyszczenie powietrza w Krakowie nie uległo zmianie. Zakaz ten uderzy też znacząco w osoby średniozamożne - nie każdy będzie mógł sobie pozwolić na zakup młodszego auta (norma Euro4 w silnikach z zapłonem iskrowym weszła dopiero w 2006 roku, w silnikach z zapłonem samoczynnym norma Euro6 dopiero w 2015 roku). Wszyscy wiemy, że zmiany te mają „zmusić” mieszkańców do użytkowania z komunikacji miejskiej, ale dla wielu połączenia w celu dojazdu do pracy są abstrakcyjnie niekorzystne i czasochłonne, lub częstotliwość jazdy autobusów/tramwajów wyjątkowo rzadka. Ja, jako krakowiak, z kilku pokoleń, dodatkowo jestem fanem starej motoryzacji. Osobiście posiadam jeden zabytkowy samochód, a drugi ,którym poruszam się na codzień jest z lat 90tych. (tylko i wyłącznie z mojego własnego wyboru, po prostu uwielbiam takie auta). Co zmiany, które chcą wprowadzić włodarze miasta dodatkowo dla mnie oznaczają? W skrócie - miasto odbiera mi największą z pasji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mojego życia. Nie będę mógł się przemieszczać do pracy swoim ulubionym samochodem, odwiedzać rodziców, babci czy jechać na zakupy, kolacje z partnerką, opłukać samochodu na myjni bezdotykowej czy chociażby wziąć mojego zabytkowego samochodu na weekendową przejażdżkę. Zmiany ,które chcą Państwo wprowadzić odbierają mi, jako mieszkańcowi Krakowa, przyjemność życia. To, na co pracowałem latami - moje kochane miasto Kraków, chce zabrać mi za 5 lat. Myślę, że nie będę jedyną tego typu osobą. Nie podam państwu żadnych badań naukowych na potwierdzenie swojej tezy, bo jestem zwykłym szarym „kowalskim". Wiem natomiast, z doświadczenia, obserwacji zanieczyszczenia powietrza, branży w jakiej pracuje (automotive) i z wykształcenia ,że Państwa propozycja nie zmieni nic. Zanieczyszczenie powietrza nie spadnie w żaden sposób w naszym Krakowie. Jedynie wywoła fale niezadowolenia u wielu, wielu mieszkańców naszego, pięknego miasta. Gdybym miał podać jakieś inne rozwiązanie, zasugerować coś ,bądź wymyślić co może przynieść zadowalające rezultaty to znacząco skupiłbym się na gminach ościennych naszego miasta i tym czym ich mieszkańcy palą w piecach (wieczorna przejażdżka w chłodne dni i idealnie czuć co się topi w piecu) oraz przemyślałbym jakieś korytarze przewietrzające miasto. Jak wiemy, aktualnie mamy politykę zabudowywania Krakowa betonem co znacząco pogarsza wentylacje miasta. Na pewno da się jeszcze coś zrobić żeby ją poprawić. A, no i bardzo ważne - trzeba pomyśleć o „płucach miasta". Parki, z dużą ilością drzew - to też będzie dla nas zbawienne. Podsumowując - moja opinia jako zwykłego mieszkańca na temat Państwa projektu jest negatywna. Nie zgadzam się z jej założeniami i mam nadzieję ,że skoro ja, zwykły „kowalski" mogłem wpaść na kilka innych rozwiązań, to Państwa sztaby też dadzą radę i znajdą lepsze rozwiązanie dla nas wszystkich.	Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[208], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1).

[208] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – **spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu.** Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
841	**Osoba prywatna**	Będzie to rodzic wykluczenia społeczne bo ludzie ktorych nie stac na nowe autanie będą mogli dojechac do pracy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie , podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
842	**Osoba prywatna**	Nie stać mnie na auto spełniające te normy, mało jeżdżę, zwykle poza miasto - z mojej perspektywy, jako mieszkańca miasta, ograniczenia poza centrum miasta jest bez sensu. Może za 20 lat, jak auta używane będą spełniały normy. Dużo bardziej przeszkadza mi hałas z niepotrzebnie głośnych tuningowanych samochodów i motocykli.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[209], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
843	**Osoba prywatna**	Nie podoba mi się możliwość wyłączenia z ruchu ulicznego kilkuletnich motocykli które jeżdżą tylko w sezonie letnim	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

[209] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
844	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizowac klasyczne samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
845	**Osoba prywatna**	Dążenie do poprawy jakości powietrza w mieście jest rzeczą niewątpliwie istotną jednak nie rozumiem dlaczego nie została zawarta wzmianka o wyjątkach od reguły w postaci klasyków. Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
846	**Osoba prywatna**	Projekt uchwały nie przewiduje żadnych wyjątków dla samochodów zabytkowych co ma miejsce w podobnych projektach w innych, zdecydowanie bardziej proekologicznych krajach jak np Szwajcaria. Euro4 dla motorów wprowadzono 3 lata temu, duża cześć jednośladów poruszających się po Krakowie nie załapie się w wyznaczanych ramach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
847	**Osoba prywatna**	po zapoznaniu się z przedstawionym programem mam kilka uwag. Chciałbym jasno zakomunikować, że mam nadzieję iż jest to szkic do pierwszej wersji projektu. Co się stanie z samochodami klasycznymi? W projekcie nie zostały uwzględnione jako wyjątek. Dla jednych właścicieli jest to inwestycja, a dla innych to hobby, którym chcą się cieszyć mając do dyspozycji najwyżej kilkanaście okazji w roku aby wyjechać poza miasto, mowa jest tutaj o ciepłych letnich weekendach. Drugi temat, który został potraktowany bardzo płytko to normy emisji spalin EURO. Osobiście uważam, że normy są konieczne, ale wdrażane z rozsądkiem i poparte rzetelnymi badaniami. Wprowadzone restrykcje EURO 4 dla silników benzynowych eliminują motocykle, które są starsze niż 3 lata, gdyż dopiero wtedy wszedł obowiązek dla tych pojazdów posiadania takowych wymagań dotyczących emisji spalin. Motocykle, nawet te o dużych mocach, ze względu na swoją wagę emitują mniej szkodliwych substancji gdyż pracują dużo rzadziej pod obciążeniem niż samochody. Nie wspominając już o sezonowości użytkowania. Dlatego moim zdaniem projekt powinien zostać zaktualizowany o branie pod uwagę nie tylko normę spalin, ale też przeznaczenie, wagę, sezonowość, czy nawet aspekt kulturowy, pod który pojazdy klasyczne się wpisują. Kolejny temat jaki chciałby poruszyć, to poważne podejście (nie studenckie na najłatwiejszych kierunkach) do przeanalizowania najnowszych badań emisji spalin i ich wpływu na środowisko. Chciałbym abyście Państwo zwrócili uwagę nie tylko na same hasła EURO 4, 5, 6, ale żeby najpierw zrozumieć co producenci samochodów muszą włożyć do samochodu aby te normy spełniono. Proszę zapoznać się z	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wynikami badań składu spalin w czasie regeneracji filtrów DPF i GPF, i następnie uwzględnili liczbę samochodów oraz średnie interwały tych procesów. To w cale nie jest tak, że nowe wersje EURO są turbo czyste (przepraszam za kolokwializm). To prawda, są bardziej ekologiczne niż poprzednie, ale prędzej czy później oddadzą do atmosfery skumulowane przez pewien dystans substancje, czasami jeszcze w gorszym składzie. A teraz temat Diesel versus benzyna. Proszę, nie polegajcie na mediach. W ostatnich latach potężne siły lobbują elektryczne pojazdy i szkalują silniki Diesla. Silniki Diesla są sprawniejsze od benzynowych co wynika z konstrukcji. Sprawny, dziesięcioletni (EURO 4) samochód z Dieslem ma czystą rurę wydechową natomiast 3-4 letnie samochody benzynowe, szczególnie te o mocach większych niż 120 KM mają sklejoną warstwę sadzy na wydechach. Z tym tematem wiąże się jeszcze jakość paliw, silnik na kiepskim paliwie nie będzie w stanie pracować czysto, dlatego problem spalin nie jest ograniczony tylko do pojazdów samych w sobie, ale też tym co kupujemy na stacjach. Na sam koniec, pragnę aby zapoznali się Państwo z najnowszymi badaniami przeprowadzonymi w większych miastach, np. Niemczech, Szwajcarii, w jakim stopniu spaliny samochodów wpływają na całkowite zanieczyszczenie powietrza. Gorszy jest pył z klocków hamulcowych niż spaliny z 10-letniego Diesla.	silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
848	**Osoba prywatna**	Kraków jak widać chce zdelegalizować samochody klasyczne i zabytkowe. Wydaje mi się,że w przepisie powinnien być wyjątek dotyczący możliwości poruszania się pojazdów klasycznych i zabytkowych bez względu na strefe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
849	**Osoba prywatna**	Nie delegalizujcie klasyków!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
850	**Osoba prywatna**	Mam zapytanie dotychące samochodów zabytkowych , jaki bedzdie ich status wporuszaniu sie po Krakowie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
851	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce z delegalizować auta klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
852	**Osoba prywatna**	Podtrzymuje stanowisko fundacji Krakowskie Klasyki Nocą, jako uczestnik i sympatyk.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
853	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie delagizacji klasyków w Krakowie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
854	**Osoba prywatna**	Projekt nie może eliminować z ruchu pojazdów klasycznych, które z jednej strony stanowią dobro kulturowe, z drugiej - poruszają się po ulicach sporadycznie. Konieczne jest dopuszczenie do ruchu takich pojazdów pomimo, że nie spełniają one norm emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
855	**Osoba prywatna**	Brak wyjątków dla samochód klasycznych,zabytkowych. Wiele takich pojazdów jest częścią naszej kultury i ten projekt powinien to uwzględnić.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
856	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie możliwości wjazdu do miasta pojazdów zabytkowych nie spełniających norm czystości spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
857	**Osoba prywatna**	Zakaz może prowadzić do społecznego wykluczenia. Mianowicie, gdy osoby uboższe zostaną pozbawione możliwości poruszania się swoimi już nieco wiekowymi autami, odbierze im to w dużym stopniu możliwość dojazdu do miejsc pracy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[210], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

[210] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
858	**Osoba prywatna**	Brak wyjątków dla samochodów klasycznych i zabytkowych.Nie poszanowanie tak wielkiej części kultury jaką tworzą takie pojazdy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
859	**Osoba prywatna**	Dlaczego w Kraków chce zrezygnować z historii motoryzacji wprowadzając ograniczenia emisji spalin bezwyjątku dla wszystkich pojazdów łącznie z samochodami zabytkowymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
860	**Inne**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
861	**Osoba prywatna**	Brak wyjątków dla samochodów klasycznych i zabytkowych.Nie poszanowanie tak wielkiej części kultury jaką tworzą takie pojazdy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
862	**Osoba prywatna**	Uprzejmie proszę o zwrócenie uwagi na pojazdy zabytkowe o ktorych w programie nie ma słowa. Skoro kierujemy sie naszym dobrem wzorując się na państwach zachodnich proponuje sprawdzić jak tam temat klasycznej motoryzacji został potraktowany przy tworzeniu stref czystego transportu. Z góry dziękuje za poświęcony czas.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
863	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie Państwo likwidować możliwość użytkowania klasycznych samochodów, podczas gdy ich faktyczny udział w emisji jest pomijalny? W programie widzę jednorazowe wsparcie. Tymczasem nowe źródła ciepła są droższe w eksploatacji (koszt paliwa, przeglądów, zużywających się części). Osoby, które dotąd nie wymieniły źródeł ciepła, czy nie zamontowały instalacji że źródeł odnawialnych robiły tak z przyczyn ekonomicznych. Obciążenie ich dodatkowymi kosztami jest opresyjne. Proponuję wymianę źródła ciepła powiązać z ulgą w podatkach lokalnych, np. podatkach od nieruchomości. Podkreśla-ulgę, nie podwyższenie dla osób, które z przyczyn ekonomicznych wzbraniają się przed podjęciem inwestycji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
864	**Osoba prywatna**	Program ten zdelegalizuje możliwość poruszania się pojazdami zabytkowymi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
865	**Osoba prywatna**	W związku z informacją o wprowadzeniu kolejnych stref ekologicznych na terenie miasta Kraków chciałbym dowiedzieć się czy auta zabytkowe są traktowane jako wyłączenie z reguły, tzn czy mogą poruszać się po strefach ekologicznych tak jak ma to miejsce prawie na całym świecie? Ponadto chce zaznaczyć, że ruch uliczny w marginalny sposób odpowiada za zanieczyszczenie powietrza, co dobitnie udowodnił czas restrykcji w czasie pandemii, to wymyśl pseudoekologów, że auta zatruwaja świat, wina leży po stronie ogrzewania w domach jednorodzinnych ,ale najwidoczniej komuś zależy na kłamstwie, pieniądze nie śmierdzą.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[211]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60%

[211] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
866	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne auta?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
867	**Osoba prywatna**	Uważam, że nic to nie da, pandemia pokazała, że pomimo znacznego zmniejszenia natężenia ruchu, problem nadal był. A pomysł żeby zakazać jazdy klasykom, których jest mało, stanowią dobro kulturowe i jeżdżą tylko sezonowo jest po prostu absurdalny, żeby nie powiedzieć że idiotyczny. Mam nadzieję że się opamiętacie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[212]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło,

[212] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
868	**Osoba prywatna**	Czemu delegalizujecie klasyki, auta zabytkowe które idealnie komponują się na ulica z takim pięknym miastem jak Kraków?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
869	**Osoba prywatna**	Projekt jest poniżający dla wielu grup społecznych i zmotoryzowanych: 1 czy osoby niepełnosprawne które mają auta specjalnie przygotowane pod siebie będą musiały je sprzedać i zakupić nowsze samochody które będą spełniały normy 2 osob niepełnosprawnych które nie mają za dużego budżetu by zakupić nowszy samochód by przemieszczać się po mieście a nie mogą poruszać się komunikacją miejską ponieważ ich stopień niepełnosprawności na to nie pozwala 3 co z osobami które nie posiadają na tyle pieniędzy by wymienić samochód na taki który spełnia normy emisji spalin	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[213], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
870	**Osoba prywatna**	Przepisy są absurdalne i nie rozwiążą problemu zanieczyszczenia powietrza w województwie małopolskim.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z

[213] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
871	**Osoba prywatna**	dlaczego w najnowszym zapisie dot. jakosci powietrza w krakowie nie ma nawet słowa o autach klasycznych które nie poruszają się na codzień po ulicach miasta a robią raptem kilkadziesiąt bądź kilkaset kilometrów w ciągu roku	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
872	**Osoba prywatna**	jestem właścicielem klasycznego kabrioleta, którym co roku zwiedzam najpiękniejsze i najważniejsze miejsca w Polsce. Bez wątpienia Kraków takim jest. Co roku w Krakowie spotykam się z sympatią, zaciekawieniem, przyjaźnią - tylko dlatego, że przywożę do tego pięknego, historycznego miasta odrobinę żywej, motoryzacyjnej historii. "Po nowemu" nie będzie to możliwe. Kraków jest dobrem całego Narodu, nie tylko mieszkańców. Kraków jest miastem wszechstronnym, jak żadne inne, otwartym na kulturę i sztukę. Proszę nie eliminujcie tej dziedziny sztuki, jaką jest klasyczna motoryzacja, ze swej przestrzeni. To naprawdę tylko ułamek promila ruchu na drogach, ale jest to najbarwniejszy jego element. W innym przypadku drogi przestaną być przestrzenią dla sztuki a zostaną tylko kawałkiem czarnego asfaltu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
873	**Osoba prywatna**	Przepisy, które mają być wprowadzone nie opierają się w najmniejszym stopniu na twardych danych. Wszelkie opisane obostrzenia nie mają prawa zadziałać z uwagi na znikomy wpływ transportu samochodowego na stopień zanieczyszczenia powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[214] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów

[214] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
874	**Osoba prywatna**	Czy nie warto byłoby w tych obostrzeniach uczynić wyjątek dla samochodów wpisanych do rejestru zabytków? Ponadto oczekuję, że zanim wejdą w życie te regulacje na obrzeżach miasta przy autostradowej obwodnicy Krakowa będę mógł zostawić swój wyposażony w DPF samochód spełniający normę euro 5, w miejscu typu Park&Ride z którego będę mógł za pomocą najlepiej tramwaju czy też kolei kontynuować podróż w kierunku Krakowskich atrakcji. Ogromną pomocą dla osób pracujących w Krakowie byłoby rozszerzenie kolei aglomeracyjnej z mojej zachodniej strony co najmniej do Chrzanowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
875	**Osoba prywatna**	Dlaczego w tej ustawie nikt nie wspomniał o klasycznych autach. Jeżdżące zabytki powinny być nie objęte regulacjami. Pozdrawiam	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
876	**Osoba prywatna**	Chciałem zapytać dlaczego w projekcie programu nie ma uwzględnionych samochodów zabytkowych na tak zwanych "żółtych tablicach". Legalnie użytkowanych, zarejestrowanych, które nie mają szansy na spełnienie norm emisji. Ich użytkowanie i tak z reguły jest ograniczone do sporadycznej jazdy, uroczystości, zlotów samochodów zabytkowych. Proszę wziąć pod uwagę wyłączenie samochodów zabytkowych z zakazu poruszania się po naszym mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
877	**Osoba prywatna**	tresc ustawy nie bierze pod uwage aut zabytkowych ktorych ilosc, jaka porusza sie po polskich drogach, nie ma wplywu na srodowisko (w porownaniu do innych trucicieli). Rowniez wlasciciele ktorzy dokonali sporych inwestycji kupujac auta spelniajace normy euro 4 i euro 5 sa pokrzywdzeni, poniewaz nikt ich nie powiadomil ze w przyszlosci te silniki beda zakazane. Jest to zmiana zasad w ich trakcie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[215] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
878	**Osoba prywatna**	Co z jazdą samochodami zabytkowymi ? Posiadam kilka takich samochodów którymi czasami poruszam się po mieście. Czy będą jakieś wyjątki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

[215] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
879	**Osoba prywatna**	Uprzejmie proszę o zmianę proponowanych przepisów mającą na celu uwzględnienie posiadaczy aut zabytkowych mieszkających w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
880	**Osoba prywatna**	Obostrzenia nie powinny dotyczyć samochodów klasycznych i zabytkowych. Są one bowiem obiektem kolekcjonerskim, posiadanie ich wiąże się z zainteresowaniami, zamiłowaniem do motoryzacji i tradycji. Co więcej, obecność „klasyków" na ulicach dodaje miastu charakteru i unikalnego klimatu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
881	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
882	**Osoba prywatna**	Rozumiejąc konieczność poprawy jakości powietrza w Krakowie, jednocześnie proszę o wzięcie pod uwagę sytuacji samochodów klasycznych, które w obecnej formie zostaną niemalże zdelegalizowane. Odsetek aut klasycznych na polskich drogach jest na tyle mały, że uwzględnienie takiego odstępstwa nie będzie miało żadnego mierzalnego wpływu na jakość powietrza. Samochody klasyczne, tak samo jak zabytki są dobrem narodowym, o które trzeba dbać. Państwo (miasto Kraków), które szczyci się swoją wspaniałą historią, powinno podejmować działania, które z jednej strony są ważne dla zdrowie mieszkańców, a z drugiej nie uniemożliwia dbanie o zabytki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
883	**Osoba prywatna**	Zgadzam się z postulatami dotyczącymi ochrony powietrza natomiast niezbędnym jest dodanie zapisu dot. samochodów klasycznych, które jako dziedzictwo kulturowe powinny, jak w każdym innym kraju być wyłączone spod tych restrykcji. Dziękuje.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
884	**Osoba prywatna**	Pragnę zwrócić uwagę na problem aut klasycznych i zabytkowych, czy nawet kilkuletnich motocykli (w których europejskie normy emisji spalin zostały	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wprowadzone względnie niedawno). Po wprowadzeniu ograniczeń te pojazdy nie będą mogły być legalnie użytkowane. Apeluję, aby do tego nie doprowadzić, gdyż są to samochody/motocykle używane sezonowo i mają znikomy wpływ na środowisko, a stanowią niewątpliwy atut kulturowy regionu.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
885	**Osoba prywatna**	Brak wyjątków dla samochodów klasycznych i zabytkowych, które tworzą dziedzictwo kulturowe. Ograniczyć do absolutnego minimum wjazd do miasta samochodów spoza Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
886	**Osoba prywatna**	Moja opinia jest negatywna	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
887	**Osoba prywatna**	Z nowej uchwaly wynika, ze zlikwitowana zostanie autobusowa linia muzealna MPK - sugerowalbym uwzglednienie wyjatkow dla zabytkowych pojazdow posiadajacych silniki nie spelniajace norm.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
888	**Osoba prywatna**	Czemu w sprawie ograniczeń dla samochodów nie są uwzględnione wyjatki, jak auta zabytkowe? Czy w orzypadku gdy ktoś nie moze sobie pozwolić na posiadanie nowszego auta z przyczyn finansowych, zostaną zastosowane doplaty jak w przypadku wymiany pieców? Może rozróżnić osoby zameldowane w Krakowie, od osób przyjezdnych? Co z autami zasilanymi LPG które jest paliwem uważanym za najbardziej ekologiczne? Co z rozbudową obwidnic, aby wypchnąć niepotrzebny ruch poza obręb miasta?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[216], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

[216] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
889	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki? Podczas pandemii ruch samochodów spadł niemal do zera, a zanieczyszczenie powietrza wzrosło. To pokazuje jak marginalny wpływ ma transport na zanieczyszczenie powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[217]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów

[217] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
890	**Osoba prywatna**	Dlaczego samochody klasyczne według tego programu zostaną zdelegalizowane?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
891	**Inne**	Jestem przeciwko, ponieważ będzie to również dotyczyć pojazdów zabytkowych, które mogły być produkowane przed normami emisji Euro 1 co nie oznacza jednocześnie, że są "trucicielami powietrza". Bardzo proszę o przemyślenie sytuacji, ponieważ jest to część dziedzictwa kulturowego, zapewniająca rozrywkę w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
892	**Osoba prywatna**	A co z klasykami? Przecież w uchwała ta nie przewiduje innego traktowania klasykow, z których Kraków bardzo słynie. Nie mam tu na myśli tylko pojazdów zabytkowych, ale wszystkich pojazdów które wiekiem przekroczyły 25 lat. Wprowadzając w tej formie tą ustawę, "zabijecie" motoryzacje klasyczną w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
893	**Osoba prywatna**	Samochody zabytkowe i klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
894	**Osoba prywatna**	Według państwa danych smog pochodzący wyłącznie z transportu drogowego wynosi około 9% wszystkich źródeł zanieczyszczeń skladajacych się na smog. Jakby dalej rozbić tą wartość wyszłoby, że wyłączając ruch tranzytowy (głównie 0,5 mln pojazdów przejeżdzających przez A4), pojazdy budowy, samoloty oraz transport publiczny prywatne samochody stanowią okolo połowy albo nawet mniej zanieczyszczeń pochodzacych z transportu, czyli 5% ogólnych zanieczyszczeń. To jest tak mała wartość, że ograniczając ruch starszych samochodów (niekoniecznie emitujacych mniej substancji skladajacych się na smog - test mercedesa) uzyska się spadek emisji wysokości 1~2 % całych zanieczyszczeń. Proszę wziąść pod uwagę skuteczność podobnych zabiegów w niemieckich miastach, gdzie nawet po powstaniu stref czystego transportu zanieczyszczenie wzrosło.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[218] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta

[218] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
895	**Osoba prywatna**	Odniosę się jedynie do „Ograniczenia emisji z transportu” 1. W trakcie lock down spowodowanego koronawirusem, przy znikomym ruchu samochodowym, poziom smogu w Krakowie nie uległ zmianie. 2. Zapominacie Państwo, że średni wiek samochodu w Polsce obecnie przekracza 13 lat. Czy celem Państwa inicjatywy jest utworzenie strefy ruchu dla zamożnych ? 3. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h w wybranych miejscach nie spowoduje redukcji emisji spalin, pojazdy będą musiały jechać wolniej, a przez to dłużej będą emitować spaliny. Państwo	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powinni się skupić na ułatwieniu i przyśpieszeniu ruchu drogowego, na zapewnieniu odpowiedniej ilości miejsc parkingowych, a nie utrudnianiu życia kierowcom. Kierowcy są tak samo mieszkańcami miasta jak piesi i rowerzyści o czym Państwo chyba nie chcą wiedzieć.	*epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[219]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[219] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[220], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia

[220] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
896	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
897	**Osoba prywatna**	W związku z kontynuacją prac nad aktualizacją POP dla Małopolski, przesyłamy nasze uwagi i sugestie do programu ochrony powietrza, wynikające z doświadczeń i zaobserwowanych patologii w obszarze ochrony powietrza, których istnienie skutecznie blokuje dojście naszego regionu do jakości powietrza bezpiecznej dla mieszkańców. Prosimy o nie robienie kroku w tył, a w przód i nie uleganie presji lobbystów, pragnących utrzymania status quo, kosztem zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Uleganie presji sprzedawców urządzeń grzewczych na paliwa stałe, sprzedawców węgla, uciążliwych zakładów przemysłowych emitujących toksyczne substancje bez jakiejkolwiek efektywnej kontroli lub pozwolenia, czy innych grup interesów, byłoby nie tylko nieetyczne w obliczu obecnej wiedzy na temat tysięcy zgonów rocznie, wskutek brudnego powietrza, ale także rażącą niegospodarnością i wymierną stratą publicznych pieniędzy poniesionych na walkę ze smogiem w Krakowie i całym regionie, która bez zakładanej kontynuacji zaplanowanych działań, skazana jest na niepowodzenie. W OBSZARZE NISKIEJ EMISJI Z GOSPODARSTW DOMOWYCH 1. Objęcie nadzorem Urzędu Marszałkowskiego kontroli spalania niedozwolonych paliw przez gminną straż miejską oraz powołanie międzygminnej straży do w/w kontroli. Niestety efektywność strażników zależy wprost proporcjonalnie od	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10% kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Organem nadzorującym działalność straży miejskich i gminnych jest wojewoda przy pomocy komendanta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zaangażowania władz gminnych, którym podlegają, a zaangażowanie władz gminnych naszego regionu, jest niestety niskie. Ze skawińskiego doświadczenia widać również, że choć liczba przeprowadzonych kontroli to już ponad tysiąc, to liczba nałożonych mandatów jest niewielka. Interwencja kończyła się mandatem głównie wtedy, gdy problem monitorowali i eskalowali aktywiści społeczni lub skawiński Wydział Ochrony Powietrza. Zwyczajnie szkoda jest pieniędzy podatników na jałowe kontrole i dalsze oszukiwanie się, że są one należycie prowadzone. 2. Wprowadzenie zakazu montowania źródeł ciepła na paliwa stałe w nowych budynkach, oddawanych do użytku od 2022 roku, zgodnie z zapisami uchwały kierunkowej Rady Miasta i Gminy Skawina nr VI/58/19 (link w załączniku numer 1), z tą zmianą, że kominki powinny zostać dopuszczone tylko jako alternatywne źródło ciepła, na wypadek awarii sieci elektrycznej lub gazowej i tylko wtedy użytkowane. Dodatkowo, zakaz powinien objąć bezwzględnie wszystkie gminy, w których stopień gazyfikacji jest wyższy niż 50%. W OBSZARZE EMISJI PRZEMYSŁOWYCH 3. Zaprzestanie stosowania wadliwego prawa kompensacji emisji, w ramach którego zakłady przemysłowe mogą podnieść emisję pyłów do powietrza, jeśli sfinansują na danym obszarze wymianę kotłów niskoemisyjnych i przez to (często niestety teoretycznie) obniżą emisję na danym obszarze. Uzasadnienie: Pierwszą wadą prawa kompensacji jest to, że uciążliwe zakłady mogą podnieść nieodwracalnie emisję pyłów, a z nimi emisję fetoru i toksycznych substancji, które jak wiadomo nie są monitorowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, czyli przez nikogo w Polsce. Wskutek tego prawa, w obszarach narażonych na masowe emisje pyłów i towarzyszących im gazów z wysoce uciążliwych zakładów (jak Skawina, południowy Kraków, Oświęcim), nigdy nie uda się zredukować zanieczyszczeń powietrza do bezpiecznego minimum. Drugą wadą prawa kompensacji jest to, że kompensacja może odbyć się bez udziału i wiedzy władz gminnych, a w przypadku ich sprzeciwu, zgodę mogą wyrazić gminy sąsiednie, oddalone nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Tak stało się w Skawinie, gdy wskutek presji społecznej Starosta Powiatowy zapytał Burmistrza o opinię na przeprowadzenie kompensacji pyłów przez uciążliwy zakład. Burmistrz wskutek protestów mieszkańców nie zgodził się, przez co firma ubiegała się o zgodę na kompensację u Burmistrza sąsiedniej gminy, by podnieść emisję w zakładzie w Skawinie. Z obawy o podniesienie jednocześnie emisji towarzyszących zanieczyszczeń gazowych oraz emisji pyłów w ogóle, gdy w gminie Skawina proces wymiany przestarzałych kotłów rozpoczął się z zaangażowaniem lokalnych środków i ma się dobrze, władze sąsiedniej gminy również nie zgodziły się na przeprowadzenie kompensacji, aby nie podnosić	wojewódzkiego (Stołecznego) Policji działającego w jego imieniu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. 2. W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin na ich wniosek. 3. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). 4. Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego. 5. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nieodwracalnie emisji pyłów tam, gdzie wysiłkiem społecznym zaczyna on być skutecznie redukowany. Inaczej już było, gdy o kompensację ubiegała się inna uciążliwa skawińska firma, o której uciążliwości związanej z emisjami do powietrza, zrobiło się głośno w pierwszej połowie 2019 roku. Niestety w tym wypadku kompensacja zostało przeprowadzona wyłącznie przez Starostwo Powiatowe (wg uzyskanych przez nas informacji bez zaangażowania i opinii władz Gminy Skawina) i firma, które podczas pierwszej kontroli WIOŚ nie miała pozwolenia na emisje, już je otrzymała dzięki kompensacji, choć składu chemicznego jej wyziewów również do tej pory nie zbadano, stąd wciąż nie wiadomo, czy emisji ulega tylko ujęty w pozwoleniu pył, czy towarzyszące zanieczyszczenia gazowe. Na emisje z zakładu wciąż skarżą się mieszkańcy. Jak widać, wskutek wadliwego prawa kompensacji, nawet przy pełnym zaangażowaniu gmin przemysłowych, skazane są one (oraz gminy sąsiadujące, jak południowy Kraków narażony na około 1,5 mln ton zanieczyszczeń gazowych rocznie wg. oficjalnych danych) na niepełną redukcję emisji pyłów oraz zagrożone podniesieniem emisji przemysłowych gazów, które jak wiadomo nie są monitorowane przez nikogo w Polsce. 4. Podniesienie opłat za emisję zanieczyszczeń do powietrza przez zakłady przemysłowe oraz wprowadzenie dotkliwych kar, za emisje substancji nieujętych w pozwoleniu, łącznie z zatrzymaniem uciążliwej produkcji do czasu eliminacji nieprawidłowości. Dla jednoznacznej weryfikacji emisji, podjęcie współpracy z akredytowanymi jednostkami i przeprowadzenie akredytowanych badań emisji na emitorach uciążliwych zakładów, przez przeprowadzenie audytów ekologicznych w przypadku skarg na zakłady lub podejrzeń emisji substancji nieujętych w pozwoleniu lub ponad ujęty w pozwoleniu limit. 5. Wprowadzenie zasady konieczności konsultacji wydawanych pozwoleń na emisje substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe z gminami i stroną społeczną, na których obszarze zakłady funkcjonują oraz zebranie sumarycznych danych o dotychczasowych emisjach na danym obszarze, przed podjęciem decyzji o wydaniu pozwolenia na nowe emisje danego związku chemicznego. 6. Zlecenie przez Marszałka Województwa Małopolskiego przeglądu ekologicznego wszystkich przedsiębiorstw, których funkcjonowanie wymaga pozwolenia zintegrowanego. Doświadczenia Skawiny pokazują, że Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, o ile nie towarzyszy im zainteresowanie opinii publicznej, prowadzi jedynie kontrole dokumentów, a nie stanu faktycznego, czyli rzeczywistego rozmiaru emisji na emitorach konkretnych zakładów. Nadzór Marszałka pozwoliłby nie tylko określić stan faktyczny, tzn. porównać obowiązujące pozwolenia ze zmierzoną przez akredytowane instytucje bezpośrednio na emitorach emisją, co może zapobiec narażeniu mieszkańców i pracowników na potencjalnie szkodliwe	nich kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku o Inspekcji Ochrony Środowiska. Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw. 6. Postępowanie administracyjne w zakresie wydawania pozwoleń na emisję substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe regulowane jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska oraz wskazane w niej zapisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, które określają strony tego postępowania. Podobnie jak w sprawach opisanych w powyższych punktach, Program ochrony powietrza nie może wpływać na zapisy aktów prawa wyższego rzędu. Jednak, by zapewnić gminom bieżącą informację o wydawanych pozwoleniach zobowiązano organy wydające decyzje do bieżącego informowania władz gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. Ponadto zobowiązano podmioty eksploatujące instalację objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającego zgłoszeniu do dostosowania do wymagań wynikających z konkluzji BAT. Nie przewiduje się dla nich odstępstw, gdy są zlokalizowane na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza. 7. Marszałek Województwa Małopolskiego dokonuje kontroli przedsiębiorstw w zakresie zgodnym z jego kompetencjami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Analiza pozwolenia zintegrowanego musi zostać przeprowadzona przynamniej raz na 5 lat (art. 216 ustawy Poś), co ma na celu ocenę aktualności pozwolenia w z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań. Przeprowadzenie kontroli podmiotów objętych pozwoleniem zintegrowanym w tak szerokim zakresie, z uwzględnieniem pomiarów emisji zanieczyszczeń, należy do kompetencji WIOŚ. Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko liczba podmiotów, ale też zakres wydawanych pozwoleń jest znaczący, co wymagałoby kilkuset pomiarów. Jak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		substancje chemiczne, ale również umożliwiłoby wykrycie emisji nie ujętych w pozwoleniu, za które przedsiębiorstwa powinny wnosić stosowne opłaty do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Stan obecny, tj. brak monitoringu czy chociażby okresowych kontroli ilości emitowanych substancji do powietrza, prowadzi zarówno do nadużyć i niebezpiecznych praktyk zakładów, a przez to narażenie na masowe emisje mieszkańców, jak i powoduje brak należytej rekompensaty ze strony uciążliwych i niejednokrotnie niebezpiecznych dla środowiska zakładów, na rzecz Województwa Małopolskiego. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	wspomniano, działania, mające na celu weryfikację aktualności pozwoleń realizowane są na bieżąco przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Ponadto Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska jest jednym z organów Inspekcji Ochrony Środowiska. Marszałek Województwa Małopolskiego nie może sprawować swego rodzaju „kontroli" nad jego działalnością. Organem wyższego stopnia w tym przypadku jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.
898	**Osoba prywatna**	Samochody klasyczne nie powinny być objęte restrykcjami ze względu na wartość kulturową oraz minimalne roczne przebiegi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
899	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce delegalizować auta klasyczne?!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
900	**Osoba prywatna**	Brak wyjątków dla samochodów klasycznych i zabytkowych.Nie poszanowanie tak wielkiej części kultury jaką tworzą takie pojazdy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
901	**Osoba prywatna**	Brak możliwości poruszania się klasykiem, ograniczenie dla motocykli powinno obejmować te z silnikami dwusuwowymi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
902	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
903	**Osoba prywatna**	To wiele nie zmieni, przypominam o ilości smogu w Krakowie na początku pandemii, gdzie samochodów było dużo, dużo mniej na drogach Krakowa niż zazwyczaj.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[221]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości

[221] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
904	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
905	**Osoba prywatna**	Proszę o informację czy zgodnie z literą powyższych przepisów zabronione zostanie poruszanie się pojazdami klasycznymi i zabytkowymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
906	**Osoba prywatna**	uważam że restrykcje podane w projekcie powinny uwzględniać pewne wyjątki. Wyjątki te to pojazdy stricte zabytkowe oraz motocykle. Mój wniosek wiąże się z tym że obecność tych pojazdów to promil w całym ruchu drogowym na co dzień, oczywiście nie wspominając że motocykle głównie wyjeżdżają na ulicę latem i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wiosną ze względu na panujące warunki atmosferyczne. Dziękuję za zapoznanie się z moją opinią.	Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
907	**Osoba prywatna**	Popieram sugestie i uwagi zgłoszone przez SAS: W związku z kontynuacją prac nad aktualizacją POP dla Małopolski, przesyłamy nasze uwagi i sugestie do programu ochrony powietrza, wynikające z doświadczeń i zaobserwowanych patologii w obszarze ochrony powietrza, których istnienie skutecznie blokuje dojście naszego regionu do jakości powietrza bezpiecznej dla mieszkańców. Prosimy o nie robienie kroku w tył, a w przód i nie uleganie presji lobbystów, pragnących utrzymania status quo, kosztem zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Uleganie presji sprzedawców urządzeń grzewczych na paliwa stałe, sprzedawców węgla, uciążliwych zakładów przemysłowych emitujących toksyczne substancje bez jakiejkolwiek efektywnej kontroli lub pozwolenia, czy innych grup interesów, byłoby nie tylko nieetyczne w obliczu obecnej wiedzy na temat tysięcy zgonów rocznie, wskutek brudnego powietrza, ale także rażącą niegospodarnością i wymierną stratą publicznych pieniędzy poniesionych na walkę ze smogiem w Krakowie i całym regionie, która bez zakładanej kontynuacji zaplanowanych działań, skazana jest na niepowodzenie. W OBSZARZE NISKIEJ EMISJI Z GOSPODARSTW DOMOWYCH 1. Objęcie nadzorem Urzędu Marszałkowskiego kontroli spalania niedozwolonych paliw przez gminną straż miejską oraz powołanie międzygminnej straży do w/w kontroli. Niestety efektywność strażników zależy wprost proporcjonalnie od zaangażowania władz gminnych, którym podlegają, a zaangażowanie władz gminnych naszego regionu, jest niestety niskie. Ze skawińskiego doświadczenia widać również, że choć liczba przeprowadzonych kontroli to już ponad tysiąc, to liczba nałożonych mandatów jest niewielka. Interwencja kończyła się mandatem głównie wtedy, gdy problem monitorowali i eskalowali aktywiści społeczni lub skawiński Wydział Ochrony Powietrza. Zwyczajnie szkoda jest pieniędzy podatników na jałowe kontrole i dalsze oszukiwanie się, że są one należycie prowadzone. 2. Wprowadzenie zakazu montowania źródeł ciepła na paliwa stałe w nowych budynkach, oddawanych do użytku od 2022 roku, zgodnie z zapisami uchwały kierunkowej Rady Miasta i Gminy Skawina nr VI/58/19 (link w załączniku numer 1), z tą zmianą, że kominki powinny zostać dopuszczone tylko jako alternatywne źródło ciepła, na wypadek awarii sieci elektrycznej lub gazowej i tylko wtedy użytkowane. Dodatkowo, zakaz powinien objąć bezwzględnie wszystkie gminy, w których stopień gazyfikacji jest wyższy niż 50%.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1.Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10% kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Organem nadzorującym działalność straży miejskich i gminnych jest wojewoda przy pomocy komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji działającego w jego imieniu oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. 2.W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin na ich wniosek. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		W OBSZARZE EMISJI PRZEMYSŁOWYCH 3. Zaprzestanie stosowania wadliwego prawa kompensacji emisji, w ramach którego zakłady przemysłowe mogą podnieść emisję pyłów do powietrza, jeśli sfinansują na danym obszarze wymianę kotłów niskoemisyjnych i przez to (często niestety teoretycznie) obniżą emisję na danym obszarze. Uzasadnienie: Pierwszą wadą prawa kompensacji jest to, że uciążliwe zakłady mogą podnieść nieodwracalnie emisję pyłów, a z nimi emisję fetoru i toksycznych substancji, które jak wiadomo nie są monitorowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, czyli przez nikogo w Polsce. Wskutek tego prawa, w obszarach narażonych na masowe emisje pyłów i towarzyszących im gazów z wysoce uciążliwych zakładów (jak Skawina, południowy Kraków, Oświęcim), nigdy nie uda się zredukować zanieczyszczeń powietrza do bezpiecznego minimum. Drugą wadą prawa kompensacji jest to, że kompensacja może odbyć się bez udziału i wiedzy władz gminnych, a w przypadku ich sprzeciwu, zgodę mogą wyrazić gminy sąsiednie, oddalone nawet o kilkadziesiąt kilometrów. Tak stało się w Skawinie, gdy wskutek presji społecznej Starosta Powiatowy zapytał Burmistrza o opinię na przeprowadzenie kompensacji pyłów przez uciążliwy zakład. Burmistrz wskutek protestów mieszkańców nie zgodził się, przez co firma ubiegała się o zgodę na kompensację u Burmistrza sąsiedniej gminy, by podnieść emisję w zakładzie w Skawinie. Z obawy o podniesienie jednocześnie emisji towarzyszących zanieczyszczeń gazowych oraz emisji pyłów w ogóle, gdy w gminie Skawina proces wymiany przestarzałych kotłów rozpoczął się z zaangażowaniem lokalnych środków i ma się dobrze, władze sąsiedniej gminy również nie zgodziły się na przeprowadzenie kompensacji, aby nie podnosić nieodwracalnie emisji pyłów tam, gdzie wysiłkiem społecznym zaczyna on być skutecznie redukowany. Inaczej już było, gdy o kompensację ubiegała się inna uciążliwa skawińska firma, o której uciążliwości związanej z emisjami do powietrza, zrobiło się głośno w pierwszej połowie 2019 roku. Niestety w tym wypadku kompensacja zostało przeprowadzona wyłącznie przez Starostwo Powiatowe (wg uzyskanych przez nas informacji bez zaangażowania i opinii władz Gminy Skawina) i firma, które podczas pierwszej kontroli WIOŚ nie miała pozwolenia na emisje, już je otrzymała dzięki kompensacji, choć składu chemicznego jej wyziewów również do tej pory nie zbadano, stąd wciąż nie wiadomo, czy emisji ulega tylko ujęty w pozwoleniu pył, czy towarzyszące zanieczyszczenia gazowe. Na emisje z zakładu wciąż skarżą się mieszkańcy. Jak widać, wskutek wadliwego prawa kompensacji, nawet przy pełnym zaangażowaniu gmin przemysłowych, skazane są one (oraz gminy sąsiadujące, jak południowy Kraków narażony na około 1,5 mln ton zanieczyszczeń gazowych rocznie wg. oficjalnych danych) na niepełną redukcję emisji pyłów oraz zagrożone podniesieniem emisji przemysłowych gazów, które jak wiadomo nie są monitorowane przez nikogo w Polsce.	ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). 3.Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego. 4.Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla nich kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku o Inspekcji Ochrony Środowiska. Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw. 5.Postępowanie administracyjne w zakresie wydawania pozwoleń na emisję substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe regulowane jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska oraz wskazane w niej zapisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, które określają strony tego postępowania. Podobnie jak w sprawach opisanych w powyższych punktach, Program ochrony powietrza nie może wpływać na zapisy aktów prawa wyższego rzędu. Jednak, by zapewnić gminom bieżącą informację o wydawanych pozwoleniach zobowiązano organy wydające

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		4. Podniesienie opłat za emisję zanieczyszczeń do powietrza przez zakłady przemysłowe oraz wprowadzenie dotkliwych kar, za emisje substancji nieujętych w pozwoleniu, łącznie z zatrzymaniem uciążliwej produkcji do czasu eliminacji nieprawidłowości. Dla jednoznacznej weryfikacji emisji, podjęcie współpracy z akredytowanymi jednostkami i przeprowadzenie akredytowanych badań emisji na emitorach uciążliwych zakładów, przez przeprowadzenie audytów ekologicznych w przypadku skarg na zakłady lub podejrzeń emisji substancji nieujętych w pozwoleniu lub ponad ujęty w pozwoleniu limit. 5. Wprowadzenie zasady konieczności konsultacji wydawanych pozwoleń na emisje substancji do powietrza przez zakłady przemysłowe z gminami i stroną społeczną, na których obszarze zakłady funkcjonują oraz zebranie sumarycznych danych o dotychczasowych emisjach na danym obszarze, przed podjęciem decyzji o wydaniu pozwolenia na nowe emisje danego związku chemicznego. 6. Zlecenie przez Marszałka Województwa Małopolskiego przeglądu ekologicznego wszystkich przedsiębiorstw, których funkcjonowanie wymaga pozwolenia zintegrowanego. Doświadczenia Skawiny pokazują, że Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, o ile nie towarzyszy im zainteresowanie opinii publicznej, prowadzi jedynie kontrole dokumentów, a nie stanu faktycznego, czyli rzeczywistego rozmiaru emisji na emitorach konkretnych zakładów. Nadzór Marszałka pozwoliłby nie tylko określić stan faktyczny, tzn. porównać obowiązujące pozwolenia ze zmierzoną przez akredytowane instytucje bezpośrednio na emitorach emisją, co może zapobiec narażeniu mieszkańców i pracowników na potencjalnie szkodliwe substancje chemiczne, ale również umożliwiłoby wykrycie emisji nie ujętych w pozwoleniu, za które przedsiębiorstwa powinny wnosić stosowne opłaty do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Stan obecny, tj. brak monitoringu czy chociażby okresowych kontroli ilości emitowanych substancji do powietrza, prowadzi zarówno do nadużyć i niebezpiecznych praktyk zakładów, a przez to narażenie na masowe emisje mieszkańców, jak i powoduje brak należytej rekompensaty ze strony uciążliwych i niejednokrotnie niebezpiecznych dla środowiska zakładów, na rzecz Województwa Małopolskiego. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	decyzje do bieżącego informowania władz gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. Ponadto zobowiązano podmioty eksploatujące instalację objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającego zgłoszeniu do dostosowania do wymagań wynikających z konkluzji BAT. Nie przewiduje się dla nich odstępstw, gdy są zlokalizowane na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza. 6.Marszałek Województwa Małopolskiego dokonuje kontroli przedsiębiorstw w zakresie zgodnym z jego kompetencjami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Analiza pozwolenia zintegrowanego musi zostać przeprowadzona przynamniej raz na 5 lat (art. 216 ustawy Poś), co ma na celu ocenę aktualności pozwolenia w z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań. Przeprowadzenie kontroli podmiotów objętych pozwoleniem zintegrowanym w tak szerokim zakresie, z uwzględnieniem pomiarów emisji zanieczyszczeń, należy do kompetencji WIOŚ. Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko liczba podmiotów, ale też zakres wydawanych pozwoleń jest znaczący, co wymagałoby kilkuset pomiarów. Jak wspomniano, działania, mające na celu weryfikację aktualności pozwoleń realizowane są na bieżąco przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Ponadto Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska jest jednym z organów Inspekcji Ochrony Środowiska. Marszałek Województwa Małopolskiego nie może sprawować swego rodzaju „kontroli" nad jego działalnością. Organem wyższego stopnia w tym przypadku jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.
908	**Osoba prywatna**	Chciałbym wyrazić sprzeciw dla obecnej formy projektu ograniczenia możliwość poruszania się po terenie Krakowa pojazdów nie spełniających norm spalin Euro 4 lub Euro 6. Uważam, że projekt powinien uwzględnić dopuszczenie do ruchu po terenie Krakowa pojazdów starych i zabytkowych. Chciałbym również zwrócić uwagę, że na zanieczyszczenie powietrza ma duży wpływ zły stan techniczny pojazdów, które powodują większe zanieczyszczenia, niż są deklarowane przez	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		producentów. Chodzi o pojazdy z usuniętymi katalizatorami, filtrami DPF lub z różnego rodzaju usterkami.	Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[222] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08

[222] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
909	**Osoba prywatna**	Dlaczego Krakow chce zdelegalizować pojazdy klasyczne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
910	**Osoba prywatna**	Bardzo proszę o uwzględnienie w projekcie uchwały Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego możliwości poruszania się po krakowskich drogach samochodów klasycznych, które nie zawsze spełniają najnowsze normy emisji spalin, dodają natomiast kolorytu naszemu miastu oraz stanowią niewątpliwie wartość kulturową. Będąc zwolennikiem większych regulacji w zakresie ochrony środowiska i czystości powietrza w naszym mieście pragnę zwrócić uwagę, że obecne przepisy nie są w pełni egzekwowane i po naszych drogach jeździ dużo współczesnych samochodów, które nie spełniają żadnych norm a przejeżdżają dziesiątki tysięcy kilometrów w roku - w przeciwieństwie do samochodów klasycznych i zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
911	**Osoba prywatna**	Mam 10 letniego Diesla o przebiegu 15 tys km. Stan idealny. Mam go sprzedać czy parkować za miastem zamiast pod domem, tak? Czy mam kupić drugie auto na dojazd do pierwszego? Stawiajcie bariery przyjezdnym a nie mieszkańcom. Mieszkańcy jeżdżą autobusami do pracy a studenci samochodami na studia. Wystarczy popatrzyć na rejestrację na osiedlach. O ile jest lepsze powietrze teraz jak nie ma studentów?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[223] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie.

[223] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
912	**Osoba prywatna**	dlaczego kraków chce zdelegalizować klasyki i jednoślady? Kwarantanna najlepiej pokazała że problem ze smogiem nie jest spowodowany ruchem ulicznym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[224]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości

[224] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
913	**Osoba prywatna**	Uważam projekt za niezbędny, nie ma wartości wyższej niż zdrowie i życie ludzkie. Jest ono uwarunkowane stanem powietrza i nie ma tu żadnych wyjątków. Kolekcjonerzy starych aut mogą je nadal przechowywać i się niemi cieszyć nie koniecznie jeździć. Jeżeli kolekcjonuję broń to nie znaczy że muszę do kogoś strzelać.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
914	**Osoba prywatna**	Dlaczego samochody klasyczne mają wartości kulturową oraz ponad czasową mają zostać całkowicie uziemione? Pomysł jest bardzo nie przemyślany.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
915	**Osoba prywatna**	Nie róbcie tego klasykom! ☹	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
916	**Osoba prywatna**	Co z samochodami zabytkowymi na żółtych blachach? Co z ludźmi którzy dojeżdżają do pracy do Krakowa z wsi naokoło właśnie starszymi samochodami bo po prostu na takie które spełniają normy ich nie stać? Będziecie tym ludziom kupować nowe samochody? Dawać dofinansowanie? Szczerze w to wątpię, więc proszę zastanówcie się nad tym co zamierzacie zrobić. Jakie problemy tym stworzycie w takiej formie jak jest teraz? Polecam to przemyśleć.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[225], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

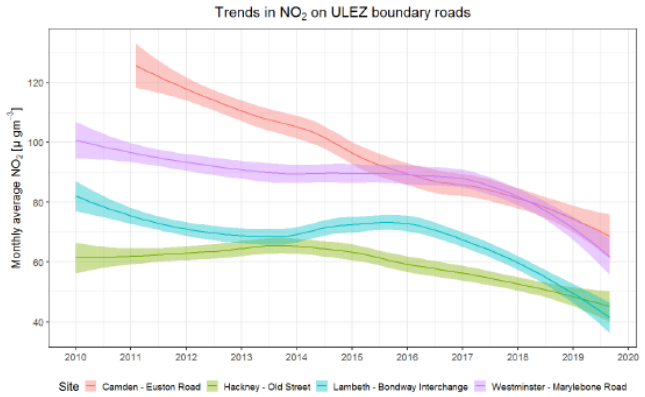
[225] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
917	**Osoba prywatna**	Ponieważ w sezonie grzewczym nie ma czym oddychać w mojej wsi, apeluję o skuteczne zapisy w programie ochrony powietrza, które pozwolą wyegzekwować wymianę i zakaz stosowania kotłów na paliwa stałe w regionie. Bez tego nic się nie zmieni. Przykład Krakowa, gdzie w sezonie grzewczym można teraz w porównaniu jeździć po oddech z gmin sąsiednich, pokazuje , że można i trzeba to zrobić.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
918	**Osoba prywatna**	Dlaczego nie ma w tym projekcie odstępstwa dla samochodów klasycznych i zabytkowych jak to się dzieje za granicą ? Samochody te stanowią wartość wymierną dla regionu i ich wpływ na zanieczyszczenie środowiska z racji ich bardzo rzadkiego używania jest znikomy. Proszę wiec o wprowadzenie poprawki w projekcie i uwzględnienie w nim możliwość poruszania się pojazdami zabytkowymi i klasycznymi .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
919	**Osoba prywatna**	Przepisy wyklucza ruch klasycznych pojazdow ktore stanowiq dziedzictwo kulturowe motoryzacji. produkcja nowszych aut i utylizacja starych przyczynia sie tez do zatrucia powoetrza	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
920	**Osoba prywatna**	Paryż wprowadził ograniczenia wiekowe dla samochodów. Z ulic Paryża zniknęły np. Citroeny 2CV, DS HY, które podkreślały miejscowy klimat. Jakość powietrza się nie poprawiła. Krakowie, nie idź w tą stronę	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[226], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów).

[226] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
921	**Osoba prywatna**	Projekt pomija auta zabytkowe i wyklucza je z ruchu ulicznego. Proszę o sprawdzenie projektu i dostosowanie go również pod względem aut zabytkowych, które są dziedzictwem motoryzacji światowej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
922	**Osoba prywatna**	Ponieważ w sezonie grzewczym nie ma czym oddychać w mojej wsi, apeluję o skuteczne zapisy w programie ochrony powietrza, które pozwolą wyegzekwować wymianę i zakaz stosowania kotłów na paliwa stałe w regionie. Bez tego nic się nie zmieni. Przykład Krakowa, gdzie w sezonie grzewczym można teraz w porównaniu jeździć po oddech z gmin sąsiednich, pokazuje , że można i trzeba to zrobić.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
923	**Osoba prywatna**	Proszę o zapisanie treści związane z zabytkowymi pojazdami.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
924	**Inne**	Ponieważ w sezonie grzewczym nie ma czym oddychać w mojej wsi, apeluję o skuteczne zapisy w programie ochrony powietrza, które pozwolą wyegzekwować wymianę i zakaz stosowania kotłów na paliwa stałe w regionie. Bez tego nic się nie zmieni. Przykład Krakowa, gdzie w sezonie grzewczym można teraz w porównaniu jeździć po oddech z gmin sąsiednich, pokazuje , że można i trzeba to zrobić.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
925	**Osoba prywatna**	W projekcie tym nie wzięliście pod uwagę samochodów zabytkowych, klasycznych po prostu wyjątkowych, które z wiadomych względów nie będą spełniały dzisiejszych norm, ale takie samochody wyjeżdżają na drogę raz na jakiś czas. Proszę, abyście wzięli pod uwagę takie samochody, gdyż jest to kawał historii w pełnej krasie dla fanów motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
926	**Osoba prywatna**	Dlaczego auta klasyczne/zabytkowe zostały pominięte? Może wystarczy bardziej egzekwować istniejące nakazy oraz zakazy, a nie tworzyć nowe przepisy?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Sprawdzanie spalania samochodów, posiadanie katalizatora - to jedne z podstawowych kontroli, które powinny mieć miejsce. Wciąż palenie w starych piecach jest istotnym i głównym problemem, bo zanieczyszczone powietrze jest tylko i wyłącznie w zimnych okresach, kiedy ludzie siedzą w swoich domach.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
927	**Inne**	Ponieważ w sezonie grzewczym nie ma czym oddychać w mojej wsi, apeluję o skuteczne zapisy w programie ochrony powietrza, które pozwolą wyegzekwować wymianę i zakaz stosowania kotłów na paliwa stałe w regionie. Bez tego nic się nie zmieni. Przykład Krakowa, gdzie w sezonie grzewczym można teraz w porównaniu jeździć po oddech z gmin sąsiednich, pokazuje , że można i trzeba to zrobić.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
928	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się na wprowadzenie powyżej uchwały,z uwagi na brak zadnej pomocy ze strony miasta czy państwa dla posiadaczy takich aut w celu zakupienia pojazdu spełniającego normy. Ponadto uważam,że są inne problemy związane z emisja szkodliwych substancji dostających się do powietrza.Mirlismy doskonały przykład w okresie pandemii,gdzie ruch był bardzo zmaniejsziny,a smog w dalszym ciągu występował i przekraczał dopuszczalne normy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[227], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia*

[227] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie[228]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[228] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
929	**Osoba prywatna**	Bez zastrzezen	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
930	**Osoba prywatna**	https://www.youtube.com/watch?v=STflJrl7Cpk Polecam zapoznać się z powyższym materiałem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
931	**Osoba prywatna**	Odnośnie regulacji dotyczących poruszanie się pojazdami spalinowymi warto już na samym początku uwzględnić wyjątek od reguły, którym powinny być pojazdy zabytkowe. Ich właściciele przeważnie nie korzystają z ww. pojazdów w codziennym ruchu miejskim a ilość zarejestrowanych pojazdów zabytkowych w województwie stanowi zaledwie nieznaczny promil. Podobnie jak nieruchomości stanowią część małopolskiej kultury.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
932	**Osoba prywatna**	Dlaczego miasto Kraków chce zdelegalizować pojazdy klasyczne i/lub zarejestrowane jako zabytki? Może najpierw należałoby zacząć egzekwować już istniejące przepisy (np zwrócić większą uwagę na wycinane filtry DPF w pojazdach) niż tworzyć kolejne? Epidemia covid jasno pokazała, że to nie komunikacja jest największym czynnikiem zanieczyszczającym powietrze, dlaczego więc akurat w nią skierowane są działania?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie[229]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[229] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
933	**Stowarzyszenie Nasz Dom-Nasze Wielkie Drogi**	W sezonie grzewczym jakość powietrza w zachodniej części gminy Skawina jest fatalna. Dzieci chorują mimo tego, iż mieszkańcy coraz częściej zakupują oczyszczacze powietrza. Urządzenia te pokazują, iż dopuszczalne normy przekraczane są nawet pięciokrotnie. Apeluję o skuteczne zapisy w programie ochrony powietrza, które pozwolą wyegzekwować wymianę i zakaz stosowania kotłów na paliwa stałe w regionie. Bez tego nic się nie zmieni. Przykład Krakowa, gdzie w sezonie grzewczym można teraz w porównaniu jeździć po oddech z gmin sąsiednich, pokazuje , że można i trzeba to zrobić.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. Zarząd Województwa Małopolskiego został zobowiązany w Programie ochrony powietrza do przygotowania i przyjęcia uchwały wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw stałych (na podstawie art. 96 Poś). Skutkować to będzie opracowaniem do 31.03.2021 roku ujednoliconych zasad wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa.
934	**Osoba prywatna**	Dlaczego nie uwzględniono pojazdów zabytkowych i historycznych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
935	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce z zdelegalizować klasyczne samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
936	**Osoba prywatna**	W regulacjach nie uwzględniono wyjątku dla samochodów zabytkowych, które ten program unieruchomi. Ponadto według wielu źródeł, średni wiek pojazdów w Krakowie wynosi 12 lat. Każdy statystyk powie, że na średnią największy wpływ wywierają skrajne wartości, zatem nowe samochody z tymi ponad 15-letnimi, tworzą tą średnią. Po Krakowie jeździ wiele samochodów niespełniających nawet Euro 4. Unieruchomicie w ten sposób uboższą część mieszkańców, przy niemalże zerowym wpływie na smog, który swoją drogą magicznie pojawia się zimą. Motocykle stanowią niewielki odsetek poruszających się pojazdów, a samochody ciężarowe stanowią filar wielu usług.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[230], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
937	**Osoba prywatna**	Moje pytanie brzmi. JAK MAMY PODZIWIAĆ PIĘKNA KLASYCZNĄ MOTORYZACJE (DŹWIĘK SILNIKÓW NA ŻYWO) SKORO BĘDZIE TO ZAKAZANE?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym,

[230] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
938	**Osoba prywatna**	Uchwała w obecnym kształcie nie pozwoli na korzystanie (sporadyczne) z samochodów klasycznych. Dodatkowym sporym problemem jest dojazd do pracy osób spoza Krakowa, miasto nadal nie ma parkingów park & ride poza granicą obwodnicy. Proponuję przyłożyć się bardziej do egzekwowania obecnych przepisów które pozwalają na karanie i mobilizowanie kierowców do naprawy niesprawnych samochodów emitujących duże ilości zanieczyszczeń (brak katalizatora lub filtra cząstek stałych).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
939	**Przedsiębiorca**	Proszę o przeanalizowanie planu ustawy uwzględniając pojazdy zabytkowe i klasyczne. Sam jestem jestem właścicielem auta kolekcjonerskiego, którego doprowadzenie do stanu "fabrycznego" zajęło mi niemal rok czasu + ogromne nakłady finansowe. Pracuje zdalnie i nie chciałbym z tego powodu, że nie mogę dojechać do swojego miejsca zamieszkania - wyprowadzać z tego pięknego miasta. Z góry dziękuję	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
940	**Osoba prywatna**	Samochody odgrywają tylko nieznaczną rolę w zanieczyszczeniu powietrza w Krakowie, a środki i obciążenia ludności są nieproporcjonalnie wielkie do potencjalnych zysków. Obciążenie najbardziej uderzy z mniej zamożną część społeczeństwa, której nie stać na nowy samochód, a potrzebują samochodu do zarabiania na życie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[231] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy

[231] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[232], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
941	**Osoba prywatna**	Co z samochodami klasycznymi? Wygląda, że zostaną "zdelegalizowane a to zły pomysł.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

[232] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
942	**Osoba prywatna**	Popieram plan stworzenia stref czystego transportu w Krakowie, proszę nie tworzyć wyjątków od tych reguł, ponieważ może się okazać, że w Krakowie naglę wzrośnie	**UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		liczba aut zabytkowych, aby ominąć przepisy. Jakość powietrza przy głównych drogach jest dramatycznie zła, i jak najszybciej trzeba wdrożyć regulacje, które poprawią ten stan rzeczy. Proszę jeszcze zastanowić się nad skutecznymi metodami kontroli i egzekucji bieżących norm, aby samochodu z wyciętymi katalizatorami, mnie sprawnymi technicznie, były nie wpuszczane do Krakowa.	Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
943	**Nauka**	Ograniczanie wjazdu do miasta pojazdom nie spełniającym normy EURO6 to BARDZO zły pomysł! Raport NIK pokazał, że spaliny z pojazdów to ok 1% zanieczyszczeń w powietrzu a z całego transportu to ok 7% więc poprawa będzie niezauważalna! Wprowadzenie takiego zakazu tylko na terenie Krakowa nie poprawi powietrza w mieście. Pokazała to ostania zima z zakazem palenia węglę i drewnem w Krakowie (napływały zanieczyszczenia z okolic Krakowa). Dobrze też było widać, że podczas zamknięcia gospodarki na początku tego roku jak ruch pojazdów był znikomy a powietrze nadal było bardzo złej jakości. Jeśli wam zależy na poprawie jakości powietrza to obniżcie ceny gazu ziemnego o połowę, podatek (VAT i akcyza) którym jest obłożony do 0% i zagwarantujcie takie warunki przez 30-50 lat na terenie CAŁEGO województwa małopolskiego lub pomóżcie wprowadzić takie zasady na terenie całego kraju! Przy niskich cenach gazu mieszkańcy sami wymienią piece na gazowe, które są tanie, dostępne, bezawaryjne i ekologiczne!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na stawki VAT i akcyzy.
944	**Osoba prywatna**	Nie można dyskryminować użytkowników sprawnych i dopuszczonych do ruchu pojazdów blokując im wjazd do miasta z powodu wprowadzenia ograniczeń na pewien typ pojazdów spalinowych. Przepisy nie mogą działać wstecz sprawiając że coś co dziś jest zgodne z prawem od jutra nagle takie być przestaje. Właściciele pojazdów nie mogą być dyskryminowanie ze względu na to że mają taki pojazd jaki mają w danej chwili. Jeśli tak by miało być to właściciele pojazdów którym blokuje się wjazd do miast powinni dostawać rekompensaty/dopłaty/darmowy transport itp. To nie tylko ograniczenie w poruszaniu ale też realny spadek wartości pojazdów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		które nagle stają się nie w pełni funkcjonalne - to poniekąd okradanie ludzi przez wprowadzanie takich przepisów. Wprowadzenie ograniczeń może też zmniejszyć ilość turystów przyjeżdżających do Krakowa (bo skoro nie można tam wjechać to się tam nie wybiorą)	Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w Krakowie[233], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
945	**Osoba prywatna**	Witam. Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki ? ☺👆	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

[233] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
946	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne? Osobiście uważam to posunięcie za bezsensowne, ponieważ te auta są procentem w całorocznym ruchu drogowym, a należy pamiętać o wartości kulturowej tych aut. W miastach wysoko rozwiniętych takie auta nie stanowią problemu, są wyjątkiem w prawie - dlaczego Kraków nie mógłby iść w tym kierunku? Szanowni Państwo, proszę o wprowadzenie odpowiednich korekt do projektu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
947	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków tak pięknie miasto chce sprawdzić by nie mogły po nim jeździć auta Klasyczne i youngtimer'y. Przemyślcie proszę te przepisy bo zabierzecie dużą część piękna miasta... I dużą część kultury z miasta	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
948	**Osoba prywatna**	Czy program ochrony powietrza spowoduje zakaz poruszania się samochodami klasycznymi po Krakowie ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
949	**Osoba prywatna**	Uwazam ze wprowadzanie norm na wspolczesne pojazdy ma sens, ale powinny byc tez osobne przepisy wprowadzone co do starych pojazdow, klasycznych i zabytkowych. Nie robia one duzo kilometrow rocznie co oznacza ze ich szkodliwosc jest tak na prawde znikoma. Bardziej byscie sie zajeli domostwami co pala wegiel, smieci itp. tak samo jak fabrykami iz tu jest problem a nie w pojazdach silnikowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w ***Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,*** wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[234] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
950	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia

[234] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
951	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
952	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie normy euro 6 jest niedopuszczalne przy naszych warunkach życia. Mało kogo stan na takie auto	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[235], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
953	**Osoba prywatna**	Zdecydowanie nie zgadzam się z proponowanym zakazem wjazdu do miasta dla pojazdów nie spełniających normy Euro 4/6. Jako posiadacz trzech takich pojazdów (w tym dwóch o statusie pojazdu historycznego) uważam, iż narusza to moje prawa obywatelskie, jak również m. in. prawa przedsiębiorców zajmujących się obsługą w/w pojazdów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między

[235] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[236], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu

[236] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
954	**Osoba prywatna**	Bardzo dobry i wyważony projekt dający czas na ewentualną zmianę samochodu. Oby więcej takich zdecydowanych działań w obronie krakowskiego powietrza	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
955	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chcę zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
956	**Europejska Asocjacja Automobilerów**	Jestem prezesem Europejskiej Asocjacji Automobilerów, skupiającej ponad 70 miłośników turystyki w duchu starej motoryzacji. Część z nas mieszka na stałe w Krakowie. Od lat dbamy o ruchome zabytki techniki i Uzytkujemy je okazjonalnie od kwietnia do października. Nie są to pojazdy do jazdy codziennej. Ich udział w zanieczyszczeniu powietrza jest znikomy w skali miasta. Niemniej perspektywa zamknięcia miasta dla aut zabytkowych jest bardzo niepokojąca. Nie zmienimy miejsca zamieszkania z powodu posiadania aut zabytkowych. Ja np. mieszkam koło Rynku i od czasu do czasu przyjeżdżam moim autem z 1966 roku do centrum. Jakie mają Państwo propozycje dla posiadaczy tego typu aut ? Z jednej strony dużo się słyszy o potrzebie przywrócenia funkcji mieszkalnych w centrum A z drugiej strony można zmusić stałego mieszkańca od 56 lat do opuszczenia swojego domu, jeśli nie zechce zrezygnować ze swojej pasji. Propozycje zamknięcia Krak owa dla aut wartościowych kulturowo i technicznie, jakimi są zabytki, sà przesądzone . A w skrajnych przypadkach mogą ograniczyć prawo własności.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
957	**Osoba prywatna**	Wyjątkiem powinny być samochody zabytkowe które są dziedzictwem kulturowym .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
958	**Osoba prywatna**	Proponowane ograniczenia komunikacyjne sparaliżują miasto i pozbawią użytkowników starszych samochodów w tym zabytkowych i terenowych możliwości poruszania się. Strefa czystego transportu ma być za duża a wymagania kuriozalnie wysokie. Trzeba zacząć od budowy metra i obwodnicy Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
959	**Osoba prywatna**	Brak uwzględnienia pojazdów zabytkowych w regulacjach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
960	**Osoba prywatna**	Chcę, by klasyczne i zabytkowe pojazdy mogły nadal jeździć po drogach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
961	**Osoba prywatna**	Szanowni Państwo może warto sobie jednak przypomnieć o pojazdach klasycznych. To w dużej częsci zabytki, chcecie je uwięzić w garażach? Serio?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
962	**Osoba prywatna**	W projekcie nie uwzględniono żadnych wyjątków dla pojazdów klasycznych. Są to zabytki które powinny zostać wyłączone z obostrzeń. Wprowadzanie kolejnych obostrzeń nie przyczyni się do poprawy jakości powietrza. Już obowiązujące przepisy są wystarczające. Istotniejsza sprawą jest ich egzekwowanie. Często pojazdy spełniające normy euro X na papierze w rzeczywistości mają wycięte filtry emitując ogromna ilość zanieczyszczeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
963	**Przedsiębiorca**	Jako inwestor w klasyczne auta proszę o zwolnienie z zakazu wjazdu do miasta aut na żółtych tablicach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
964	**Osoba prywatna**	W mojej opinii konieczne jest wprowadzenie poprawki dot. samochodów zabytkowych. Powinny one być wyłączone z tego projektu na zasadach takich jak np w . Kalifornii czy Szwajcarii.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
965	**Osoba prywatna**	Klasyki, trzeba zrobić wyjątek dla aut klasycznych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
966	**Osoba prywatna**	Uważam, że ograniczanie możliwości poruszania się po centrum miasta przy planowanych podwyżkach cen biletów MPK, które za jakiś czas osiągną poziom poruszania się taksówkami, jest złym pomysłem. Nie każdy z nas lubi i ma ochotę poruszać się autobusami, a obecne ograniczanie miejsc parkingowych nie przyczynia się zmniejszeniu emisji spalin. Nie raz, aby znaleźć miejsce parkingowe człowiek musi bez celu jeździć 30 minut wokół uliczek w centrum, co w mojej opinii nie przyczynia się do ekologicznego podejścia władz miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[237] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji

[237] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
967	**Osoba prywatna**	Samochody klasyczne np. Porsche 911 964 nie spełniają norm i mają mieć ograniczoną możliwość poruszania się po mieście, ponieważ teoretycznie odpowiadają za ułamek całego zanieczyszczonego powietrza?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
968	**Osoba prywatna**	Chciałbym zwrócić się z prośbą o przyjrzenie się ograniczeniom, która mają być wprowadzane, i rozpatrzenie ich pod kątem samochodów klasycznych, starszych aby dostosować restrykcje do ich wieku, lat produkcji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
969	**Przedsiębiorca**	Jestem przeciwny ograniczaniu ruchu samochodowego w obrębie starego miasta, zabieraniu miejsc parkingowych oraz przeznaczaniu pasów ruchu samochodowego na ścieżki rowerowe	**NIE UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[238], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
970	**Osoba prywatna**	Brak uwzględnienia kategorii aut zabytkowych jako dopuszczonych do ruchu w strefie ograniczenia	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

[238] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
971	**Osoba prywatna**	Co z autami zabytkowymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
972	**Osoba prywatna**	W związku z trwającymi konsultacjami nad aktualizacją Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski, wnoszę o przyspieszenie działań na rzecz ochrony powietrza poprzez wprowadzenie skutecznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, które umożliwią szybką poprawę fatalnej jakości powietrza w naszym regionie, realizowanie w pełni i bez zbędnej	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wprowadzenie obowiązku kontroli – przeprowadzania zarówno kontroli planowych, jak i interwencyjnych wraz z określeniem ich liczby i czasu reakcji (w przypadku kontroli interwencyjnych) jako zadanie nałożone

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zwłoki opóźnień zapisów uchwały antysmogowej dla naszego województwa, a także wprowadzenie skutecznych narzędzi kontrolujących i zapobiegających niekontrolowanym emisjom z uciążliwych zakładów przemysłowych. Ja i moja rodzina zasługujemy, aby żyć w środowisku wolnym od zanieczyszczeń, których źródłem jest niska emisja z domowych palenisk oraz niekontrolowana emisja zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych. Po wprowadzeniu całkowitego zakazu spalania paliw stałych w Krakowie, widać i czuć jak bardzo pomogło to w poprawie jakości powietrza. Jednakże bez poprawy sytuacji w gminach ościennych, między innymi w Skawinie, w której mieszkam, Kraków nie odniesie pełnego sukcesu i dalej będzie zalewany smogiem z tzw. Krakowskiego obwarzanka. Niska emisja z domowych palenisk i brak skutecznych metod jej kontroli, spalanie byle czego, w tym fatalnej jakości zanieczyszczonego węgla wciąż oferowanego na wielu składach, w byle czym, sprawia, że w sezonie grzewczym, ale także późną jesienią i wczesną wiosną, nie ma czym oddychać. W Skawinie w szczególności dochodzą do tego stałe emisje przemysłowych zanieczyszczeń, w tym przypadki ich emitowania bez pozwolenia lub w większej ilości niż w pozwoleniu. Wszystko to sprawia, że przebywanie na otwartym powietrzu w naszej gminie zamiast pomagać zdrowotnie, zwyczajnie szkodzi i prowadzi do przewlekłych chorób u dzieci, dorosłych i osób starszych. Nasze zdrowie, moje i mojej rodziny, jest w Państwa rękach.	na gminy w Programie ochrony powietrza stanowi podstawę do kontroli realizacji tego zadania przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 96a ust. 1 pkt. 2 sprawuje on nadzór nad realizacją działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach oraz planach działań krótkoterminowych. Dodatkowo zobowiązano gminy do poboru próbki popiołu z paleniska w przypadku 10% kontroli interwencyjnych, a także opracowanie wewnętrznej procedury kontroli w oparciu o wytyczne, które zostaną dostarczone gminom przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego. Działania te mają na celu zwiększenie skuteczności kontroli. Niemożliwe jest jednak sprawowanie nadzoru Urzędu Marszałkowskiego nad organami, które ustawowo są powołane do przeprowadzania działań kontrolnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. W Programie jako zadanie do realizacji przez Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego wskazano przygotowanie i przyjęcie uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw (na podstawie art. 96 Poś). Do 31 marca 2021 roku przygotowane zostaną ujednolicone zasady wprowadzania regulacji w celu zachowania spójnego podejścia w skali województwa. Będzie to podstawą do wdrażania uchwał dla obszarów gmin. Kwestia postępowania kompensacyjnego regulowana jest przez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (m.in. art. 225 oraz 226 ww. ustawy). Program ochrony powietrza jako akt prawa miejscowego nie może wprowadzać zmian do aktów prawa wyższego rzędu, jakim jest ww. ustawa, ale działania w nim określone muszą mieć poparcie w przepisach krajowych. Brak jest zatem podstaw prawnych do wpływania na obecny kształt procedury postępowania kompensacyjnego. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza
973	**Osoba prywatna**	Pojazdy zabytkowe stanowią element technicznegp dziedzictwa.narodowego, i ppwinny być wyłączone z planowanych ograniczeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
974	**Osoba prywatna**	A klasyczna motoryzacja? https://youtu.be/STflJrl7Cpk	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
975	**Przedsiębiorca**	Prowadzr DG i place podatki w krakowie, takimi działaniami sami sobie szkodzicie, codziennie wjeżdżam do centrum autami jak nie wjade to przeniose sie do innego miasta i tam bede płacil podatki a o środowisko dbajcie innymi aposobami a nie likwidując drogi ma rzecz rowerow	**NIE UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.
976	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
977	**Osoba prywatna**	W planowanych ograniczeniach dot. emisji spalin samochodów starszych należałoby wykluczyć samochody zabytkowe, stanowiące dziedzictwo kulturowe. Tak się postepuje w krajach wysoko rozwiniętych cywilizowanego świata	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
978	**Osoba prywatna**	Co z samochodami zabytkowymi, które nie spełniają norm emisji spalin, a których wpływ na jakość powietrza jest niezauważalny i są ważnym elementem dla Krakowa?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
979	**Osoba prywatna**	Za skandaliczne uważam nie zrobienie wyjątku dla pojazdów zabytkowych. Dlaczego mają one zostać wykluczone z ruchu pomimo ogromnych nakładów finansowych i czasowych związanych z utrzymaniem ich w należytym stanie ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
980	**Osoba prywatna**	Brak opinii społecznej. Temat obejmuje 100% mieszkańców. A taka forma musi mieć zgodę większości. Tylko referendum.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Zarząd Województwa Małopolskiego jako organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udział społeczeństwa, zgodnie z art. 39 ust. 1, art. 40 i 41 ostawy OOŚ w dniu 5 lutego 2019 podał do informacji publicznej informację • o przystąpieniu do opracowania projektu Programu ochrony powietrza oraz o jego przedmiocie, • możliwości zapoznania z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona włożona do wglądu, • możliwości składania uwag i wniosków, • sposobie i miejscu składania uwag i wniosków do założeń Programu, wskazując jednocześnie termin ich składania. W ramach wstępnych konsultacji społecznych przeprowadzono 6 spotkań konsultacyjnych w Nowym Sączu, Krakowie x2, Tarnowie, Chrzanowie i Nowym Targu. W trakcie okresu opiniowania i wstępnych konsultacji społecznych, trwających od 10-24 stycznia 2020, wpłynęły uwagi i opinie dotyczące propozycji działań naprawczych, jakie zostały zaproponowane do realizacji Programu. Przedstawione scenariusze działań naprawczych w trakcie wstępnych konsultacji zostały przekształcone w działania możliwe do wprowadzenia na terenie województwa małopolskiego. Zarząd Województwa Małopolskiego 12 marca br. podął uchwałę w sprawie przeprowadzenia konsultacji projektu Uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego i tym samym skierował projekt Programu do konsultacji społecznych i opiniowania. Informacja o konsultacjach społecznych ukazała się w prasie Dzienniku Polskim i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Rzeczpospolitej, w serwisie rp.pl oraz na stronie malopolska.powietrze.pl. Uwagi można było przesyłać od 13 marca do 10 kwietnia 2020 roku, jednakże w związku z pandemią Covid-19 na mocy art. 15 zzs ustawy z dnia 2 marca 20200 konsultacje zostały zawieszone w okresie 31 marca – 22 maja 20202 r. . Następnie na mocy ustawy z dnia 14 maja 2020 r. konsultacje społeczne i opiniowanie zostały zawieszone w terminie 23 maj – 5 czerwca 2020 r.. Zgłoszone uwagi zostały rozpatrzone.
981	**Osoba prywatna**	Co w przypadku aut zabytkowych które według nowych przepisów nie bedą spełniać owych wymogów mimo ze stanową mniej niz 1% aut poruszających sie krakowskimi drogami?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
982	**Osoba prywatna**	witam, pytanie ważne, jaki bedzie mialo to wplyw na samochody klasyczne, zabytki ktore sa wazne dla kultury naszego społeczeństwa. powinienem zostać dodany zapis przewidujący odstepstwa w przypadku pewnej grupy samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
983	**Osoba prywatna**	Witam, po zapoznaniu się z treścią programu, niestety muszę się zgodzić z Zacharem. Trzeba zapisy jednak zmienić i uwzględnić auta zabytkowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
984	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
985	**Osoba prywatna**	Projekt uchwały Sejmiku Wojewódzkiego jest dla mnie jako posiadacza samochodu zabytkowego jest krzywdzący pod względem norm które miały by obowiązywać względem zanieczyszenia emitowanego przez pojazd które na rok produkcji pojazdu spełniał z nadwyżką obecnie panujących norm zanieczyszczeni emitowanych przez pojazd .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Składam prośbę o ponowne rozważenie postulatu i zmianę ustawy W której uwzględnione będą samochody zabytkowe	Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
986	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie zdekegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
987	**Osoba prywatna**	Brak wyjątków dla samochodów klasycznych/zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
988	**Osoba prywatna**	Dlaczego miasto Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
989	**Osoba prywatna**	Jako mieszkaniec, posiadacz i użytkownik pojazdu zabytkowego bardzo proszę o uwzględnienie i wyodrębnienie w przepisach możliwości poruszania się w obrębie miasta takich pojazdów. Ze względu na ich stosunkowo niewielką liczbę oraz zakres użytkowania (zazwyczaj miesiące letnie) ich udział w zanieczyszczeniu powietrza nie jest tak wysoki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
990	**Osoba prywatna**	Martwi mnie próba usunięcia samochodów klasycznych i zabytkowych z ulic miasta KRAKOWA które również są dziedzictwem i wizytówka jak każde inne muzeum	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
991	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegaliziwać klasyki? Brakuje wyjątków w tym projekcie, obejmujących auta klasyczne, zabytkowe, young timery itp. I to nie tylko te na "żółtych blachach". Bo nie kazdy klasyk jeździł na żółtych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
992	**Osoba prywatna**	Pragnę wyrazić sprzeciw aktualnej formie projektu, która w praktyce zakazywałaby poruszania się pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
993	**Osoba prywatna**	Proponowany projekt będzie prowadził w praktyce do całkowitego zdelegalizowana samochodów zabytkowych oraz klasycznych. Co więcej norma Euro 6 dla pojazdów z silnikiem diesla wydaje się być bardzo wyśrubowana. Moim zdaniem na początku należało by zacząć egzekwować istniejące przepisy a zwłaszcza zająć się wszechobecnymi na krakowskich ulicach busach prywatnych przewoźników. Ich stan techniczny oraz emisji są głównym źródłem zanieczyszczeń komunikacyjnych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
994	**Osoba prywatna**	sam jestem posiadaczem 34-letniego klasyka zarejestrowanego jako zabytek na krakowskich numerach rejestracyjnych. Ostatnio zostały przedstawione wyniki badań w których po zestawieniu emisji szkodliwych substancji z tego pojazdu, po zestawieniu go z nowymi, spełniającymi europejskie normy, wyjeżdżającymi z fabryki SUV-ami BMW, klasyk wciąż wychodziły na prowadzenie (wypuszczając mniej) pod względem zawartości tychże substancji w spalinach. Ponadto, transport to obszar nie wpływający na zanieczyszczenie powietrza w Krakowie w stopniu tak znacznym jak przemysł czy wszystkie okoliczne małopolskie miejscowości, które nie otrzymywały dofinansowania na piece gazowe. Proszę uprzejmie o ponowne przedyskutowanie projektu i uwzględnienie stosownych wyjątków.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

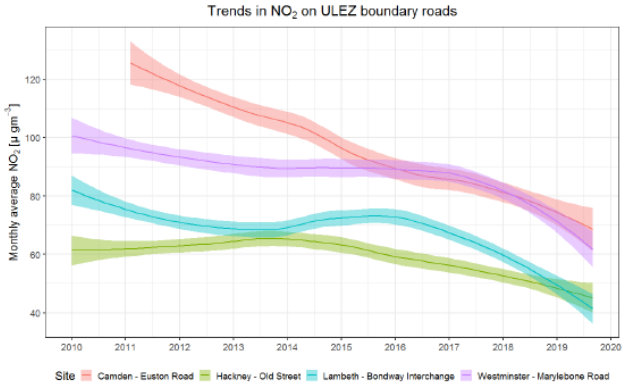
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
995	**Osoba prywatna**	uważam za przesadne zrównywanie norm emisji dla motocykli z pozostałymi pojazdami (Euro 4 obowiązuje od 2016 roku) co wykluczyłoby znaczną część motocykli. Motocykle są znacznie bardziej przyjazne miastu, dzięki znacznie mniejszemu zapotrzebowaniu na przestrzeń (zarówno w ruchu jak i po zaparkowaniu) oraz mniejszemu zużyciu paliwa szczególnie w gęstym ruchu dzięki mniejszym wymiarom i masie emitują znacznie mniej pyłów podczas hamowania, które występuje znacznie rzadziej w porównaniu do pojazdów wielośladowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
996	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie pojazdow zabytkowych i klasycznych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
997	**Osoba prywatna**	Ograniczanie ruchu kołowego w oparciu o normy emisji spalin nie sprawdziła się w Niemczech. Lepiej uczyć się na cudzych błędach niż na swoich. Brak mowy o nowych terenach zielonych, ograniczaniu wycinki i walce z betonowaniem miejskich palców. Brak dbania o aktualnie istniejące tereny zielone jak np. kwietne łąki. Brak planowania przy inwestycjach miemiejskich jak np. Trasa Łagiewnicka zielonych ekranów czy też obsadzeń krzewami straszych odcinków trasy. Brak planów modernizacji istniejących torowisk w kierunku tzw. Zielonych. Brak planow zagospodarowania nieużytków będących we własności samorządu. Brak mowy o wietrzeniu miasta poprzez planowanie nowych korytarzy powietrznych i co najważniejsze brak projektu ochrony już istniejących. Za to mowa o nowych urzędach jednostkach samorządowych i dodatkowej administracji....	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[239], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2

[239] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
998	**Osoba prywatna**	Jestem za czystym powietrzem, jednakże nie kosztem kilkunastoletnich aut, które starsze, niejednokrotnie są bardziej zadbane, niż np. współczesne, kilkuletnie, kopcące i jeżdżąc po ulicach Krakowa.Uważam, że restrykcje wobec norm emisji spalin Euro 4, Euro 5 i Euro 6, to jedno, dwa to fakt, że Pan Jacek Majchrowski dopuszcza do zwiększającej się liczby mieszkańców w mieście, razem z autami. Miasto się rozbudowuje, owszem, ale nie znaczy, żeby teraz coś kosztem, czegoś. Zwiększenie ludności, na bokach Krakowa, rozwój, wszelki progress i ograniczenie wjazdu do centrum, w porządku. Dlaczego jednak Pan Prezydent chce zmusić	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mieszkańców miasta i wszystkich do tych nowych zasad, a tym samym stawki za komunikację miejską również się podwyższają? To absurd. Spójrzmy trzeźwo! Twórzmy ograniczenia, ale mądrze, tak samo jak mądrze traktujmy wszystkich mieszkańców. Miasto niestety ma też swoje ograniczenia, ulice nie są za szerokie, aut przybywa, nawet przy zmianach, takich jak przebudowa dróg, czy nowe drogi. Piękna rzecz, rozwój miasta, ale bez już dodatkowych aut. Gdzie wszyscy mają się pomieścić?! Euro 4 i Euro 5, 6.., a klasyki i ludzie z pasją? O tym, nie ma mowy w nowej ustawie. Jestem za ekologią, ale uważam że nic nie pomoże jak nawet będzie to euro 4,5,6,.. 7, a samochodów będzie jeszcze więcej niż powinno być. Stwórzmy ograniczenia w ogóle dla wjazdu do Krakowa, ograniczmy nieco deweloperstwo, projektujmy nowe parki, ale nie niszcząc dzikich terenów przyrody i kosząc czasem aż na tyle piękne łąki kwietne. Więcej przyrody, miej aut, nowe drogi, więcej tlenu, miejsca dla nas, a same normy Euro nie wystarczą do końca. Dziękuję i nie zgadzam się na wszystko.	zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[240], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

[240] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
999	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się na dotacje dla węgla. Oparcie gospodarki na energii z węgla, cofa rozwoj gospodarczy i niszczy środowisko. Tak dla odnawialnych źródeł energii i dotacji na wymiany kopciuchow. W mojej okolicy (gm Zabierzow) sledzilam alerty smogowe od września 2019 do maja 2020. Przez cały sezon grzewczy alerty powietrza były bordowe!!! Cierpi na tym zdrowie naszych rodzin. Moje dzidci i ja mieliśmy chroniczne problemy z gornymi drogami oddechowymi. Nawet wstrzymanie ruchu drogowego w okresie od 16.03.2020 kiedy rząd wprowadził izolację społeczną nie zmieniło sytuacji jakości powietrza. Co dobitnie pokazuje, ze winnym sa stare piece węglowe. Obecnie powinniśmy zwracać szczegołna uwagę na swoje zdrowie, a wdychanie brudnego powietrza podrażnia płuca i węzły chłonne. Dla mnie covid-19 jest wystarczającym argumentem aby wyrazić swój sprzeciw wobec dalszemu rozwojowi gospodarki opartej na węglu. Rządem natychmiastowych reakcji po zgłoszeniu kopcących sąsiadów oraz informacji zwrotnej dla zgłaszajacego. Świadomość ludzi mieszkających w mojej okolicy powinna wzrosnąć. Zależy mi na czystym powietrzu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Przy finansowaniu ze środków publicznych instalacji grzewczych na paliwa stałe o mocy 1 MW, instytucje publiczne zobowiązań są zapewnić: • finansowanie od 1 stycznia 2022 roku wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą, • finansowanie od 1 stycznia 2023 roku wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą o emisji cząstek stałych do 20 mg/m^3 (przy 10% O_2). Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.
1000	**Osoba prywatna**	Projekt ustawy uważam za ogólnie pożyteczny lecz zastanawia mnie fakt, ze kolekcjonuje zabytkowa motoryzacje (samochody jak również motocykle) i taka ustawa sprawi, ze kawał historii zostanie zamknięty e garażu z brakiem możliwości pokazaniu następnym pokolenia tego czego się dorobiliśmy jaki jest postęp oraz jak niektóre rzeczy wymyślone parenascie lub parędziesiąt lat temu nadal są wykorzystywane . Procent zadbanych samochodów zabytkowych lub klasycznych należy do fanatyków którzy tak dbają o motoryzacje ze w niektórych wypadkach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		emisja spalin mieści się w normie. Pozdrawiam i proszę o wzięcie pod uwagę problemu z krakowskimi klasykami .	zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1001	**Osoba prywatna**	Zdecydowanie nie wyrażam zgody jako mieszkaniec sterty której zmiany mają dotyczyć. Są to skandaliczne zapisy które mają nam mieszkańcom utrudnić życie. Sam fakt że część mieszkańców płaci za parkowanie pod domem a część nie już jest skandalem. Jako mieszkaniec nie powinienem płacić za to że chce zaparkować pod domem. Jeśli proponowane zmiany wejdą w życie będę skarżył miasto Kraków o odszkodowanie gdyż mam auto które nie spełnia wskazanych norm, i normy te absolutnie nie powinny dotyczyć mieszkańcow	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[241], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1002	**Osoba prywatna**	My, mieszkańcy Krakowa, nie jesteśmy tak bogatym społeczeństwem, żeby było nas stać na wymianę samochodów na praktycznie fabrycznie nowe. Rozumiem chęć zmuszenia kierowców przez władze do korzystania z transportu zbiorowego, ale w ten sposób to nie zadziała. Sam korzystam często z KM, ale oferowane usługi przez ZTP są nieatrakcyjne i niekorzystne oraz nieadekwatne do ceny, którą trzeba za nie zapłacić. Warto pamiętać, że samochód nie zawsze jest dodatkiem do życia, ale również narzędziem koniecznym do przemieszczania się osób z ograniczeniami ruchu, bądź rodzin wielodzietnych itp. Druga rzecz, jest to pogwałcenie jakiejkolwiek wolności wyboru. Cofamy się do czasów PRL, kiedy władza nam mówi, czym i jak możemy jeździć. Po to mamy demokracje i kapitalizm, żebyśmy mogli dokonywać wolnych wyborów.Trzecia rzecz, władza walczy z wiatrakami, ponieważ czy mamy teraz, w lecie złe powietrze? Nie. Czy w zimie mamy złe powietrze? Tak. Wniosek - to nie samochody są winne za większość zanieczyszczeń, tylko palenie śmieciami wokół Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które

[241] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[242], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program

[242] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1003	**Osoba prywatna**	W przedstawionym programie w zakresie transportu nie ma załączonej analizy jak jego przyjęcie wpłynie na możliwości transportu publicznego w Krakowie. Już teraz zgłaszane są drastyczne podwyżki cen biletów gdyż podobno nie jest on opłacalny. MPK modernizuje się sukcesywnie, pytanie czy tak podane ramy czasowe nie będą zbytnim obciążeniem. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na przewoźników prywatnych - ich upadek będzie się wiązał z wykluczeniem transportowym znacznej części osób dojeżdżających do pracy. Nie ma również ani słowa w programie o obowiązku realizacji np. parkinków P&R - w realnie skutecznej wielkości a nie realizowanych obecnie przez Kraków po kilkadziesiąt miejsc. Dodatkowo obecna lokalizacja tych parkingów jest wewnątrz IV obwodnicy wiec nie koreluje z zapisami niniejszego projektu. Czy wprowadzenie postulowanego zakazu wjazdu jest jakoś powiązane z dokończeniem pełnego ringu obwodnicy ? Co z tranzytem ? (jestem za jego 'wyrzuceniem' z Krakowa ale najpierw trzeba mu dać alternatywę). Objęcie tak restrykcyjnymi normami obszaru aż do IV obwodnicy w tak krótkim czasie wydaje się pozbawić możliwości transportowej znacznej części krakowian. Należy też zaprzestać działań sztucznego utrudniania ruchu samochodowego w centrum (jestem jego mieszkańcem). Przykładowo brak możliwości równoległego poruszania sie w obrębie II obwodnicy powoduje że zamiast jechać najkrótsza drogą 2 ulice dalej niezbędny staje się powrót na obwodnice - co generuje dodatkowy ruch i spalanie ... raczej nie to jest naszym celem. Dodatkowo sztuczne ograniczanie płynności ruchu (Dietla itd), ograniczenia prędkości (wprowadzanie 50km/h na Alejach), brak 'zielonej' fali powoduje sztuczny wzrost korków ... a samochody stojące w korku są bardziej szkodliwe od przejeżdżających. Podsumowując: Dla części transportowej wystawiam opinię negatywną - jest niekompletna i oderwana od rzeczywistości, w obecnej postaci przyniesie więcej szkód niż korzyści. Piszę to jako mieszkaniec centrum i posiadacz samochodu spełniającego postulowane normy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1004	**Osoba prywatna**	ograniczenie wjazdu samochodów zabytkowych jest ograniczeniem praw ich właścicieli	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1005	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody-klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1006	**Przedsiębiorca**	Wpływ samochodów na jakość powietrza jest pomijalny, dlatego nie należy tworzyć kolejnych utrudnień, zwłaszcza, ze zmniejszanie przepustowości i ograniczanie parkowania nie służy poprawie jakości powietrza, a wręcz przeciwnie. Należy skupić się na ogrzewaniu.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1007	**Osoba prywatna**	W ramach ograniczenia emisji spalin przez samochody w Krakowie lepiej przyjrzeć się sekwencjom sygnalizacji świetlnej - zainstalować inteligentny system monitorujący natężenie ruchu na bieżąco i dostosowujący sekwencje na poszczególnych skrzyżowaniach do tego natężenia. Dodatkowo wszystkie sygnalizatory w nocy powinny być wyłączone.	**NIE UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu. Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta. Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1008	**Osoba prywatna**	Wszelkie ekologiczne działania na rzecz poprawy powietrza w mieście Krakowie są godne poparcia. Problem jednak w tym, że zakaz wjazdu samochodów do centrum miasta Krakowa nie spełniających normy euro 6 i 5 oznacza dla wielu osób poważne kłopoty. W praktyce albo komunikacja miejsca albo chodzenie na piechotę. Nie każdego będzie stać na zmianę samochodu na nowy. Co więcej jest wiele wiekowych samochodów, nie tylko klasyków, które wspaniale utrzymane przez właścicieli, nie emitują więcej zanieczyszczeń niż samochody, które właśnie wyjechały z salonu. Czy nie lepszym sposobem byłoby rygorystyczne przestrzeganie emisji spalin przy kontroli technicznej? Drugi problem jest dużo poważniejszy. Nawet jeśli po Krakowie będą jeździły wyłącznie samochody elektryczne, nadal jakość powietrza będzie fatalna, ponieważ tzw. obwarzanek krakowski, pali w piecach czym chce. Proponuję podjąć działania na rzecz rozwiązania problemu jakości powietrza w miejscowościach dookoła Krakowa i od tego rozpocząć działania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[243], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

[243] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1009	**Osoba prywatna**	Uważam, że warto wziąć pod uwagę auta zabytkowe oraz klasyki. Nie sądzę aby były one głównym powodem zanieczyszczenia powietrza, a dla wielu mieszkańców Krakowa, są marzeniami, pasją, rzeczą przy której czas spędzają całe rodziny i pokolenia. Weźcie Państwo pod uwaga młodych ludzi, którzy mają pasje i chcą podtrzymać historię - w tym przypadku motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1010	**Osoba prywatna**	Projekt jest bardzo kontrowersyjny. Nie można zmusić posiadaczy samochodów z normą spalania Euro4 do zakupu nowszych samochodów bo nie każdego stać. Pandemia spowodowała to że większość przestała zarabiać większe pieniądze lub całkiem stracili źródło dochodu. Jeśli projekt ma być dla obywateli to trzeba postawić się również w ich sytuacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[244], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

[244] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1011	**Osoba prywatna**	Dlaczego proponowany program ochrony powietrza nie zaklada wyłączeń, np. dla pojazdow zabytkowych wzorem krajow zachodnioeuropejskich, np. Szwajcarii?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1012	**Osoba prywatna**	Czy chcą państwo wykluczyć z ruchu klasyki motoryzacji?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1013	**Osoba prywatna**	Nie wyrazam zgody na zakaz.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
1014	**Osoba prywatna**	Bardzo się cieszę, że w końcu na całym terenie województwa, czy dla Krakowa, stare busy i autobusy, które emitują tyle spalin, że pobyt na dworcu stwarza czasami sporo problemów, będą w jakiś sposób uregulowane!	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1015	**Osoba prywatna**	Negatywnie oceniam brak uwzględnienia pojazdów klasycznych i zabytkowych jako wyjątek od planowanych obostrzeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1016	**Osoba prywatna**	Jeździe na samochodzie 2003 roku j nie mam możliwości kupić auto z napędem elektrycznym. Zróbcie dofinansowanie 50% koszty na samochody elektryczne i wtedy róbcie takie przepisy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[245], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1017	**Osoba prywatna**	Moje auto z silnikiem Diesla spełnia normę Euro 5, nie generuje żadnych pyłów czy czarnych dymów. Za smog w Krakowie nie są odpowiedzialne pojazdy a właściciele domów poza granicami administracyjnymi Krakowa. Proszę wyznaczyć strefę np 50km wokół miasta i tam skontrolować czym ludzie palą w piecach po czym karać surowo. Zakaz jazdy w mieście dla samochodów klasycznych to pomysł nie na miejscu. Proszę o wzmożone kontrole stanu technicznego aut i kierowanie ich na dodatkowe badania techniczne, karanie użytkowników którzy "wycięli" katalizator oraz DPF. Proszę o egzekwowanie prawa istniejącego a nie tworzenie nowego, bezsensownego moim zdaniem. Jeżeli jednak prawo to wejdzie w życie to proszę analogicznie jak dla posiadaczy starych pieców dopłacić mi do zakupu nowego samochodu spełniającego założone normy. W Niemczech takie zmiany wprowadzano latami a u nas ktoś chce to zrobić praktycznie "na raz". D o tego moim autem mogę wjechać do każdego miasta, w każdą Umweltzone. W Austrii istnieje kilka odcinków dróg gdzie nie można poruszać się samochodami ale tylko ciężarowymi o emisji Euro 0, 1 i 2. U nas plan jest taki: "stop wszystkim	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

[245] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		samochodom", jednocześnie zabudowując blokiem mieszkalnym każdy wolny skrawek wolnej przestrzeni. To jest chore.	2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[246] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi

[246] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1018	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1019	**Osoba prywatna**	A co z samochodami typu oldtimer? Zabytkowymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1020	**Osoba prywatna**	Powinno byc wyłączenie z przepisów dla mieszkańców stref jakim cudem osoba na emeryturze/student/osoba w pierwszej grupie podatkowej ma kupić nowe auto?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1021	**Osoba prywatna**	Projekt nie bierze pod uwage aut zabytkowych które są elementem kultury.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1022	**Osoba prywatna**	Dlaczego Miasto Kraków chce delegalizacji klasyków?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1023	**Przedsiębiorca**	A co z Taxi? Busami? skuterami dostawców? Wszyscy maja mieć nowe środki transportu?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1024	**Osoba prywatna**	To jest niesprawiedliwe społecznie i dyskryminuje osoby o niższym statusie społecznym ponieważ nie stać ich na wymianę na nowe auto	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[247], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[247] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1025	**Osoba prywatna**	Powinno być wyłączenie dla osób dojeżdżających do swoich działek/garaży/wykupionych miejsc postojowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1026	**Osoba prywatna**	Kwarantanna najlepiej pokazała że problem ze smogiem nie jest bezpośrednio związany z ruchem ulicznym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[248]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto

[248] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1027	**Osoba prywatna**	związku z trwającymi konsultacjami nad aktualizacją Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski, wnoszę o przyspieszenie działań na rzecz ochrony powietrza poprzez wprowadzenie skutecznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, które umożliwią szybką poprawę fatalnej jakości powietrza w naszym regionie, realizowanie w pełni i bez zbędnej zwłoki opóźnień zapisów uchwały antysmogowej dla naszego województwa, a także wprowadzenie skutecznych narzędzi kontrolujących i zapobiegających niekontrolowanym emisjom z uciążliwych zakładów przemysłowych. Ja i moja rodzina zasługujemy, aby żyć w środowisku wolnym od zanieczyszczeń, których źródłem jest niska emisja z domowych palenisk oraz niekontrolowana emisja zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych. Po wprowadzeniu całkowitego zakazu spalania paliw stałych w Krakowie, widać i czuć jak bardzo pomogło to w poprawie jakości powietrza. Jednakże bez poprawy sytuacji w gminach ościennych, między innymi w Skawinie, w której mieszkam, Kraków nie odniesie pełnego sukcesu i dalej będzie zalewany	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		smogiem z tzw. Krakowskiego obwarzanka. Niska emisja z domowych palenisk i brak skutecznych metod jej kontroli, spalanie byle czego, w tym fatalnej jakości zanieczyszczonego węgla wciąż oferowanego na wielu składach, w byle czym, sprawia, że w sezonie grzewczym, ale także późną jesienią i wczesną wiosną, nie ma czym oddychać. W Skawinie w szczególności dochodzą do tego stałe emisje przemysłowych zanieczyszczeń, w tym przypadki ich emitowania bez pozwolenia lub w większej ilości niż w pozwoleniu. Wszystko to sprawia, że przebywanie na otwartym powietrzu w naszej gminie zamiast pomagać zdrowotnie, zwyczajnie szkodzi i prowadzi do przewlekłych chorób u dzieci, dorosłych i osób starszych. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1028	**Przedsiębiorca**	Nie popieram wprowadzenia ograniczeń wjazdu pojazdów do miasta pod względem norm emisji spalin. Średni wiek pojazdów w Polsce w 2019roku to 15 lat. Społeczeństwa nie stać na wymianę samochodów spełniających normy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[249], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[249] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1029	**Osoba prywatna**	Ekologia i ochrona zdrowia nie mogą polegać na zakazach i mnożeniu opłat. Nie ma tu żadnych propozycji przyjaznych mieszkańcom.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga został przeanalizowana podczas konsultacji.
1030	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki na ulicach, które są zadbane i zarejestrowane jako samochody zabytkowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1031	**Osoba prywatna**	Dla lepszego powietrza trzeba nie palić węglem tylko wtedy ograniczenia samochodowy mogą pomóc. Moim zdaniem wystarczą limitowanie w 2 obwodnice (normy można używać jak w niemczech zielona karta). Dla ekologii lepiej żeby istniejący samochody byli w dobrym stanie i odpowiadali swoim ekologicznym normam, bo żeby produkować i pozbyć samochód potrzebny większy resursy i zanieczyszczenia niż dla naprawy. Większość samochodów wyprodukowano za granicej i Państwo otrzymóje tylko podatki od salonów, w przypadku naprawy - podatki od naprawy i więcej ludzi mogą zarobić. Dlatego trzeba żeby przeglądy byli szczery, a servisy dostępny i wysokiej jakości, bo teraz lepiej usunąć DPF niż ten diesel serwisować. W tym przypadku i ludzi będą zadowolony i urząd zarobię (może od razu trochę mniej niż od sprzedaży nowych samochodów i biletów).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1032	**Osoba prywatna**	Witam serdecznie, ochrona środowiska jest mi bardzo bliska a czyste powietrze to skarb o który powinniśmy walczyć, tylko dlaczego Kraków delegalizuje pojazdy zabytkowe. Czy mają one aż tak wielki wpływ na środowisko, przecież jest ich naprawdę niewiele. Proszę nie delegalizujcie zabytkowych pojazdów w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1033	**Osoba prywatna**	Uważam, że mieszkańców miasta nie stać na takie restrykcje.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1034	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków ma usuwać klasyki ze swoich dróg?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1035	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się z projektem bo nie stać mnie na wymianę auta euro4/6	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[250], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[250] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1036	**Osoba prywatna**	Ograniczenie emisji z transportu oceniam negatywnie. normy euro 4 i euro 5 i 6 dle diesla oceniam negatywnie. Samochody powinny spełniać swoje normy, tzn. powinny być sprawne technicznie i na eliminacje kopciuchów powinien być nacisk, nie jaką normę auto spełnia. Sytuacja podczas kwarantanny jasno pokazała brak wpływu zmniejszonego o 90% transportu po krakowie na jakość powietrza w mieście. Ograniczenia powinny dotyczyć przemysłu i niskiej emisji, oraz 'incydentalnych' emisji pyłów do atmosfery przez hutę accelor mittal.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[251] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów

[251] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[252]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto

[252] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1037	**Osoba prywatna**	Ograniczanie poruszania się pojazdami nie spełniającymi norm spalania mieszkańcom zamieszkującym tereny objętymi strefami - powinno polegać na sfinansowaniu wymiany dotychczasowych samochodów na samochody spełniające normy narzucone programem. Tak jak jest to z wymianą kotłów na paliwa stałe w ramach PONE. Jeśli nie stać pomysłodawców na takie działanie - to ingerencja w korzystanie z pojazdów na jakie te osoby stać finansowo (samochody starsze są tańsze) jest ingerencją w ich prawa. Jeśli jednak takie finansowanie nie jest możliwe - to powinno zakazać się rejestrowania nowych pojazdów nie spełniających norm - przy pozostawieniu możliwości korzystania z pojazdów już zarejestrowanych - gdyż wówczas wymiana na pojazdy ekologiczne odbędzie się w sposób naturalny. Należy również zwrócić uwagę na to że wiele pojazdów które nie spełniają norm spalania E4 - ma zainstalowane instalacje LPG - które oczywiście nie zanieczyszczają powietrza tak jak pojazdy bez takiej instalacji. Powinno się więc jako alternatywny	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sposób zezwolić na korzystanie z poljazdów wyposażonych w instalacje LPG/CNG na korzystanie w strefach z ograniczeniami - bez ograniczenia.	wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1038	**Osoba prywatna**	Uważam, że zabranianie jeżdżenia klasykami nie ma najmniejszego pokrycia w redukowaniu zanieczyszczeń powietrza. Lepiej się zabrać za wielkopowierzchniowy przemysł i mieszkania, w których pali się śmieciami. Pozdrawiam.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.
1039	**Osoba prywatna**	Zdecydowane NIE dla wprowadzenia ograniczenia poruszania sie starszymi samochodami na obszarze calego miasta. Wyeliminuje to komunikacyjnie wielu Krakowian, szczegnie mniej zamoznych. Nie ma rowniez wyjatkow dla samochodow klasycznych i zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[253], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1040	**Osoba prywatna**	Polityka, która wprowadza liczne ograniczenia do życia mieszkańców, nie sprzyja rozwojowi miasta. Na każdym kroku Krakusi napotykają na nowe ograniczenia w parkowaniu i poruszaniu się samochodem po mieście. Nie sprzyja to ani codziennemu życiu obywateli jak i rozwojowi działalności gospodarczej. Normy emisji spalin i ich spełnianie to w znacznej mierze fikcja, co powinna była nam unaocznić afera Volkswagena. W warunkach ruchu drogowego auta nie spełniają danych teoretycznych, uzyskanych w laboratorium. Znacznie większą poprawę powietrza możnaby za to odnotować dzięki działaniom takim jak: - lepsza eliminacja z ruchu samochodów złym w stanie technicznym. Szczególną uwagę należałoby poświęcić busom, które stanowią niewielki procent ogółu pojazdów, a emitują większość zanieczyszczeń. Zresztą posiadacie Państwo odpowiednie analizy: https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,25520491,krakow-zbadal-spaliny-najbardziej-uciazliwe-prywatne-busy-i.html	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na**

[253] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		- zamiast ograniczać ilość miejsc parkingowych, podnosić opłaty za postój w centrum (a ostatnio także na coraz dalszych peryferiach) i dopuszczalną prędkość, należałoby postąpić przeciwnie. Więcej niedrogich miejsc parkingowych to mniej czasu straconego przez mieszkańców na krążenie po centrum i poszukiwanie parkingu, a co za tym idzie mniejsze korki i mniejsza emisja. - wprowadzenie tak rygorystycznych przepisów oznacza również eliminację pojazdów zabytkowych. Jest to uderzenie w kulturę XX wieku, te auta to element dziedzictwa kulturowego. Tymczasem w Krakowie, mieście organizującym w ubiegłych latach Rajd Polski Historyczny, realizowanie tej pasji będzie nielegalne. - Zauważalne pogorszenie się powietrza w Krakowie następuje w sezonie grzewczym. Należy z tego wysnuć 2 wnioski. Po pierwsze transport nie jest elementem, który odpowiada za smog w stopniu na tyle istotnym, żeby tak ograniczać kierowców jak w Państwa propozycji. Po drugie zakaz palenia paliw stałych w Krakowie poprawił sytuację, ale wciąż dociera nad Kraków silnie zanieczyszczone powietrze z sąsiednich gmin i powiatów. Takie ograniczenia stawiają nas, Krakusów w gorszej sytuacji materialnej (droższe ogrzewanie) od naszych sąsiadów, a jesteśmy w dalszym ciągu otruwani przez ich emisję. Zakaz powinien więc dotyczyć wszystkich albo nikogo. Oczywiście opowiadam się tu za wariantem "wszystkich", choć wg mnie należałoby wprowadzić zakaz nie w formie zakazu spalania paliw stałych, a raczej powinno się ustanowić normę jakości emitowanego powietrza. Dzięki temu efekt byłby nawet lepszy, bo przecież nie jest ważne co jest użyte do ogrzania pomieszczenia, a co zostało wyemitowane. Być może powstałyby też wtedy odpowiednie filtry, które umożliwiłyby palenie np. w kominkach. Teraz, gdy każdy ma już podstawowe, niskoemisyjne źródło ogrzewania, taki kominek z dobrym filtrem byłby i tak tylko dodatkiem. Zaznaczam, że cel, czyli czyste powietrze, byłby w tym wariancie utrzymany i nie pogorszyłoby to jakości powietrza.	**poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[254] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa**. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu.** Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. **Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta.** Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, **urządzeń sygnalizacji świetlnej,** urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa

[254] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. W ramach programu ELENA zostanie zatrudnionych 44 Ekodoradców, którzy w gminach tzw. „obwarzanka” będą odpowiedzialni za na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach oraz pomoc w wymianie źródeł ogrzewania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1041	**Osoba prywatna**	Moim zdaniem jest to bardzo nie sprawiedliwa uchwała jeżeli chodzi o pojazdy napędzane silnikami spalinowymi. Wyklucza ona całkowicie możliwość użytkowania pojazdów zabytkowych w mieście Kraków, co jest bardzo smutną informacją, ponieważ mieliśmy doskonały dowód w tym roku, że to nie pojazdy silnikowe są przyczyną tak złego stanu powietrza. Również kwalifikacja pojazdu do danej normy euro, nie mówi zupełnie nic o tym jakie zanieczyszczenia powoduje konkretne auto. Ostatni test mercedesa w123 ukazał doskonale, że w przypadku najbardziej kluczowego zanieczyszczenia NOx w silniku diesla tak stary pojazd wypada i tak lepiej, niż nowoczesne auta o nadwoziu suv. Źródło : http://www.w123-club.de/html/emissionen.htm . Moim zdaniem realnym rozwiązaniem problemu było by skupienie się na tym by pojazdy, które do miasta Kraków wjeżdżały były sprawne technicznie, a nie żeby zrobić ograniczenie, które niestety jak wiadomo w Polsce będzie w łatwy sposób do ominięcia. Dodatkowo dlaczego pojazdy z silnikiem benzynowym z instalacją LPG nie są uwzględnione w uchwale? Jak wiadomo auto z instalacją LPG jest bardziej przyjazne środowisku, niż te samo auto bez tej instalacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz po siadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1042	**Osoba prywatna**	Ograniczenie emisji z transportu oceniam negatywnie. Ograniczenie nie powinno polegać na wprowadzeniu norm euro 4 dla benzyn i euro 6 dla diesla. Powinno polegać na dopilnowaniu by pojazdy były technicznie sprawny i spełniały normy jakie je obowiązywały w okresie produkcji. Nacisk na badania techniczne. Najlepszym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przykładem że ograniczenia w transporcie nie przyniosą wymiernych rezultatów jest stan kwarantanny. po jego wprowadzeniu ruch spadł o 90% a zanieczyszczenie powietrza w centrum krakowa nie zmieniło się. Ergo to nie transport jest przyczyną. Ograniczenia powinny dotyczyć przemysłu i niskiej emisji. To one są powodem złego stanu powietrza w całej małopolsce.	pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1043	**Osoba prywatna**	Nie stać mnie na wymianę auta	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[255], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1044	**Osoba prywatna**	Kolejne naciąganie mieszkańców na koszta. Tym razem wymiana samochodu? Zacznijcie szukanie pieniędzy od likwidacji stanowisk urzędniczych, a nie od ich mnożenia kolejnych komisji i siegania do kieszeni mieszkańców. Nie, nie i jeszcze raz nie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między

[255] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w Krakowie[256], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1045	**Osoba prywatna**	Brawo. Nareszcie.	**UWZGĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1046	**Osoba prywatna**	Chcąc wprowadzać takie restrykcje należy zacząć od wprowadzenia systemu zachęt (najlepiej dużych dopłat) do wymiany samochodu. Ten projekt sprawia wrażenie kolejnej akcji insporowanej interesami sprzedawców nowych samochodów. Ostatni okres udowodnił dobitnie,że wpływ liczby samochodów poruszających się po Krakowie ma niewielki jeśli nie pomijalny wpływ na jakość powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania

[256] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1047	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie możliwości wjazdu do miasta pojazdów zabytkowych nie spełniających norm czystości spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1048	**Osoba prywatna**	W treści uchwały nieuwzględnino samochodów klasycznych i zabytkowych które stanowią nie małą wartość kulturową Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1049	**Osoba prywatna**	O ile zamysł jest dobry, o tyle osoby posiadające pojazdy klasyczne są także objęte projektem uchwały. Krakowskie Klasyki jako fundacja prowadzi działalność w zakresie własnie pojazdów klasycznych stanowiących spory dorobek polskiego i europejskiego dziedzictwa, a miasto w obecnej sytuacji chce zakończyć coś takiego. Jako sympatyk fundacji Krakowskie Klasyki popieram działania dążące do ustanowienia wyjątku dla pojazdów zabytkowych i podobnych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1050	**Osoba prywatna**	Dla czego Kraków ma zamiar zdelegalizować pojazdy klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1051	**Osoba prywatna**	chciałbym sie dowiedzieć dlaczego cały biznes kręcący sie wokół ekologii zawsze dotyka NAS-Kierowców? Podwyżki paliw podwyższone ceny ubezpieczeń, większe	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ceny za przejazd drogami-nawet tymi które nie nadają nazwać się mianem"autostrady"-Kraków-Katowice. Dlaczego nie ma ustaw dotyczących palenia śmieciami w domach? Jeden wielki biznes przeciw OBYWATELOM... Dlaczego chcecie zlegalizować klasyki-nakazy Unii Europejskiej...?	W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1052	**Osoba prywatna**	Zwracam się z uprzejmą prośbą o sprawdzanie faktycznych ilości zanieczyszczeń wytwarzanych przez niesprawne samochody, niż ustalanie strefy na podstawie danych z warunków labolatoryjnych, które mogły być przprowadzone nawet 10 lat temu. Pomijam zanieczyszczenia widniejące oficjalnie w dokumentach, a te faktyczne wytwarzane przez samochód z usuniętym systemem Adblue oraz DPF, ale z „dobrę" normą Euro w dokumentach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[257] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).
1053	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie tych zmian będzie miało znikomy wpływ na stan jakosci powietrza w mieście. Nie od dziś wiadomo, że największymi trucicielami są piece z terenów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

[257] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		podmiejskich na co są liczne badania. Ograniczając coraz bardziej swobodę poruszania się po mieście jednocześnie nie podaje się mieszkańcom żadnej logicznej alternatywy sprawnej i szybkiej podróży. Komunikacja miejska ma problemy z punktualnością, projekt podniesienia cen biletów budzi ogromne kontrowersje i z pewnością nie zachęca do wybrania pojazdów MPK ponad prywatny środek transportu. Na koniec jeszcze raz podkreślę, że proponowany program nie da absolutnie żadnej realnej poprawy stanu jakości powietrza.	Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1054	**Osoba prywatna**	Dlaczego klasyczne samochody maja być „zdelegalizowane”. Powinny nie być brane pod uwagę w przypadku norm emisji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1055	**Osoba prywatna**	Dlaczego proponowany program ochrony powietrza delegalizuje poruszanie się zabytkowymi samochodami klasycznymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1056	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1057	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1058	**Osoba prywatna**	Mam 64 lata posiadam 26 letniego Mercedesa W201 w stanie kolekcjonerskim. Planowaliśmy z małżonką, że będzie to nasz samochód docelowy użytkowany okazjonalnie. W przyszłym roku przechodzę na emeryturę i nie będzie mnie stać na zakup samochodu spełniającego normy emisji spalin. Auto spełnia wymogi do przerejestrowania na samochód zabytkowy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1059	**Osoba prywatna**	Zmiany te nie powinny dotyczyć mieszkańców osób zameldowanych, płacących podatki w Krakowie. Zmiany vto to czysta wrogość wobec mieszkańców. Jakość powietrza nie poprawi się szczególnie w okresie zimowym do momentu w którym ościenne gminy nie zaprzestaną palić czym popadnie. Problemu smogu nie ma w lecie. Mali kogo będzie stać na diesla euro 6. Jest vto skandal a w dodatku łamanie podstawowego prawa do wolności.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1060	**Osoba prywatna**	Co z samochodami zabytkowymi czy klasykami motoryzacji niezarejestrowanych jako zabytki? Przecież nie poruszam się moim klasykiem na co dzień a jedynie kilka razy w roku. Jak mam dojechać do domu czy z domu na zlot?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1061	**Osoba prywatna**	Z uwagi na planowane wprowadzenie "Stref Czystego Transportu" na terenie woj. małopolskiego i zakaz wjazdu do nich pojazdów niespełniających określonych w ustawie norm, uprzejmie proszę o szczególne potraktowanie samochodów zarejestrowanych jako samochody zabytkowe i wyłączenie ich spod zakazu wjazdu. W całości zgadzam się z opinią wyrażoną przez Fundację Krakowskie Klasyki, która szczegółowo opisuje sytuację takich właśnie zabytkowych samochodów i uzasadnia, dlaczego ich wjazd do "Strefy Czystego Transportu" nie wpłynie znacząco na pogorszenie się jakości powietrza	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1062	**Osoba prywatna**	To nie samochody zanieczyszczają a piece centralne	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czystszego powietrza dla Europy) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
1063	**Osoba prywatna**	Ludzi nie stać na auta spełniające normy Euro 6 w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla, a państwo chcecie zabronić im poruszania się po mieście.... Gratuluję wspaniałego pomysłu i zamknięcia miasta dla około 70% mieszkańców których podkreślam, nie stać na NOWE auto..	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[258], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

[258] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1064	**Osoba prywatna**	Drodzy Państwo, dlaczego chcecie zdelegalizować klasyki? https://youtu.be/STflJrl7Cpk Moje stanowisko znajduje się w filmie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1065	**Osoba prywatna**	Dlaczego strefy czystego transportu w Krakowie (de facto całe miasto) od 2025 roku będą też niedostępne dla samochodów zabytkowych? Po pierwsze, samochody zabytkowe to niewielki procent aut poruszających się po ulicach miast Krakowa. Dziennie wszystkie robią niewielkie przebiegi. Dodatkowo najczęściej poruszają się po drogach wiosną i latem - czyli wtedy, kiedy problem z powietrzem jest na "niskim poziomie". Po drugie, miejsca na świecie, w których ekologia jest bardzo ważna (California w USA, Szwajcaria) są dostępne dla użytkowników aut zabytkowych, a powietrze pozostaje względnie czyste. Po trzecie, kwarantanna ze względu na koronawirusa dobitnie pokazała, że samochody to jedne z najmniejszych trucicieli. Przebijają je elektrownie, przemysł i piece.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[259]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60%

[259] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1066	**Osoba prywatna**	Dlaczego Krakow chce zdelegalizowac klasyczną motoryzacje???	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1067	**Osoba prywatna**	Proszę o zwrócenie uwagi na zabytkowe samochody, motocykle itp. Pojazdy te stanowią ważną część naszej kultury. Inne miasta, które również regulują normy emisji spalin, mają na uwadze pojazdy zabytkowe oraz posiadają odpowiednie przepisy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1068	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki? Samochody które są żywymi legendami które stanowią dziedzictwo.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1069	**Osoba prywatna**	zwracam się z prośbą o rozważenie kwestii istnienia samochodów zabytkowych, które powstały przed normami Euro 4/5/6 a są istotnym elementem kulturowym lokalnej motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1070	**Osoba prywatna**	Ochrona powietrza i wody to najważniejsze sprawy - dzięki nim żyjemy. Aby powietrze było czyste, a co za tym idzie również woda, musimy zrezygnować ze	**UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		spalania węgla. Wymiana kopciuchow na ekologiczne źródła ogrzewania, zakaz palenia węgla i w końcu zakaz sprzedawania węgla w każdej postaci odbiorcom indywidualnym, to cele na najbliższy czas.	Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1071	**Osoba prywatna**	Mieliśmy miesiąc bez samochodów podczas pandemii i smog był jak zawsze, walka z samochodami nic nie da a tylko będzie nas jeszcze więcej kosztować.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[260]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów

[260] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1072	**Osoba prywatna**	jestem przeciwny takim działaniom.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1073	**Osoba prywatna**	Zgadzam się, że zmiany są potrzebne, bo powietrze mamy - jakie mamy. Jednakże po pierwsze uważam, że powinno się w jakiś sposób nakazać naprawy samochodów które wytwarzają za dużo szkodliwych substancji, bo jednak najczęstszym problemem nie jest to, że samochód jest stary, tylko to, że był źle serwisowany i na przykład ma wycięte katalizatory, lub na przykład ma popsuty układ wtryskowy. Po drugie co z samochodami klasycznymi? Czy klasyki już nie będą mogły wjechać do Krakowa? Czy już nie będzie zlotów klasyków? Pomysł wydaje mi się dość dziwny ponieważ klasyki stanowią niewielki promil, może procent w liczbie samochodów poruszających się po ulicach i bardzo często ich właściciele wyjeżdżają na ulice tylko w lecie, gdy pogoda temu sprzyja oraz pokonują nimi bardzo małe odcinki. Zmiany są potrzebne, ale czy ktoś zastanowił się nad tymi problemami?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1074	**Przedsiębiorca**	Jest OK, nie potrzeba zmian.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1075	**Osoba prywatna**	W związku z trwającymi konsultacjami nad aktualizacją Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski, wnoszę o przyspieszenie działań na rzecz ochrony powietrza poprzez wprowadzenie skutecznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, które umożliwią szybką poprawę fatalnej jakości powietrza w naszym regionie, realizowanie w pełni i bez zbędnej zwłoki opóźnień zapisów uchwały antysmogowej dla naszego województwa, a także wprowadzenie skutecznych narzędzi kontrolujących i zapobiegających niekontrolowanym emisjom z uciążliwych zakładów przemysłowych. Ja i moja rodzina zasługujemy, aby żyć w środowisku wolnym od zanieczyszczeń, których źródłem jest niska emisja z domowych palenisk oraz niekontrolowana emisja zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych. Po wprowadzeniu całkowitego zakazu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		spalania paliw stałych w Krakowie, widać i czuć jak bardzo pomogło to w poprawie jakości powietrza. Jednakże bez poprawy sytuacji w gminach ościennych, między innymi w Skawinie, w której mieszkam, Kraków nie odniesie pełnego sukcesu i dalej będzie zalewany smogiem z tzw. Krakowskiego obwarzanka. Niska emisja z domowych palenisk i brak skutecznych metod jej kontroli, spalanie byle czego, w tym fatalnej jakości zanieczyszczonego węgla wciąż oferowanego na wielu składach, w byle czym, sprawia, że w sezonie grzewczym, ale także późną jesienią i wczesną wiosną, nie ma czym oddychać. W Skawinie w szczególności dochodzą do tego stałe emisje przemysłowych zanieczyszczeń, w tym przypadki ich emitowania bez pozwolenia lub w większej ilości niż w pozwoleniu. Wszystko to sprawia, że przebywanie na otwartym powietrzu w naszej gminie zamiast pomagać zdrowotnie, zwyczajnie szkodzi i prowadzi do przewlekłych chorób u dzieci, dorosłych i osób starszych. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	Głównym celem Programu ochrony powietrza jest wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wyeliminowanie przestarzałych kotłów na paliwa stałe na obszarze całego województwa. Obowiązki wyznaczone dla poszczególnych jednostek mają przyspieszyć i umożliwić pełne wdrożenie uchwały, co pozwoli osiągnąć wymagane normy jakości powietrza i poprawić komfort życia mieszkańców, przede wszystkim ograniczając negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. Dalsze niż w przypadku Krakowa terminy uchwały antysmogowej dla Małopolski wynikają ze skali działań, jakie konieczne są do podjęcia. Niemniej jednak działania naprawcze oraz obowiązki wskazane do podjęcia w Programie mają na celu pełne wdrożenie uchwały. Określenie wymagań w zakresie kontroli wykonywanych przede wszystkim przez gminy ma na celu egzekwowanie zapisów uchwały oraz podejmowanie działań w reakcji na zgłoszenia naruszeń przepisów o ochronie środowiska. Program ochrony powietrza wprowadza ponadto działania związane z emisją z zakładów przemysłowych, w tym brak odstępstw od wymagań wynikających z konkluzji BAT dla zakładów, które zlokalizowane są na obszarach z przekroczeniami norm jakości powietrza. Ponadto wprowadzono działania, które mają na celu zwiększenie dostępu do informacji o emisjach pochodzących ze źródeł punktowych (tj. przemysłowych). Wskazano także obowiązki i rekomendacje związane z działaniami kontrolnymi w tym obszarze w ramach ustawowych obowiązków organów kontrolnych. Zadaniem Zarządu Województwa Małopolskiego jest utworzenie do 31 grudnia 2021 i administrowanie przez Urząd Marszałkowski i bazy danych o emisjach przemysłowych, zawierającej informacje o: • wielkościach emisji rocznych przyznanych w ramach pozwoleń na emisję i pozwoleń zintegrowanych oraz skany tychże pozwoleń; • wielkościach emisji raportowanych w ramach opłat za korzystanie ze środowiska; • informacje o prowadzonych kontrolach w zakresie ochrony środowiska w zakładzie; • informacje o zdarzeniach awaryjnych, które miały miejsce w zakładzie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1076	**Osoba prywatna**	Nawet jak nie było samochodów w Krakowie to smog był jak zawsze.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[261]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało

[261] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1077	**Osoba prywatna**	Dyskryminacja mieszkańców.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1078	**Osoba prywatna**	Moim zdaniem, pominięto temat pojazdów zabytkowych, które stanowią ważny element kultury, ponadto ilość tychże pojazdów jest bardzo mała, a co za tym idzie wprowadzenie takiego wyjątku stanowi marginalne znaczenie dla problemu zanieczyszczenia powietrza dla Miasta Krakowa oraz dla całego regionu. Nie wykluczajmy z dróg publicznych osób dla których te pojazdy są wielką pasją.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1079	**Osoba prywatna**	Samochody zabytkowe i klasyczne to dobro narodowe. One nie emitują aż tyle zazanieczyszczeń co piece centralnego ogrzewania i kominki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1080	**Osoba prywatna**	W nawiązaniu do programu ochrony powietrza. Nie wątpliwie w obecnych czasach musimy dbać o stan powietrza w naszym regionie, skupię na Krakowie ponieważ jestem mieszkańcem własnie tego miasta. Zakaz palenia węglem oraz dotacje na wymianę nieekologicznych palenisk przyniósł raczej pozytywne skutki odczuwalne dla zwykłego mieszkańca, potwierdza to opinia wielu osób z którymi miałem okazję poruszyć ten temat. Nie jestem zwolennikiem ograniczania ruchu pojazdów, ale niektóre decyzje podejmowane przez Miasto w ostatnich latach, są moim zdaniem słuszne, mam tu na myśli głównie ograniczenie ruchu na pierwszej obwodnicy i w jej rejonie oraz np. os. Podwawelskim. Pomimo tego nie mogę się zgodzić z pomysłem ograniczeń polegających na segregacji pojazdów względem normy Euro. Czytając wiele aryków, z których wiele popartych było mocnymi źródłami, można dowiedzieć się, że substancje generowane przez silniki samochodów są niemal marginalne, a największy wpływ na smog wynikający z transportu ma sam ruch samochodowy, a nawet tramwajowy. Nie zależnie od tego czy samochód spełnia normę Euro 1 czy Euro 6, a nawet kiedy jest w pełni elektryczny, nadal ścierane są opony, okładziny hamulcowe i unoszony jest pył zalegający na ulicach. Przypomnę jeszcze, że w zimie ulice nie są nawet zamiatane ! Takie ograniczenia, mogą się okazać kluczem do odebrania wielu mieszkańcom możliwości pracy w gminach ościennych, a mój przykład jest tego dowodem. Moje zarobki zdecydowanie nie zbliżają się do średniej pensji krajowej, a co za tym idzie nie stać, mnie na samochód spełniający podane wymagania. Jednocześnie nie jestem w stanie dojechać do pracy komunikacją miejska ze względu na godziny pracy. Kończąc pracę około północy nie dość, że musiałbym przemierzyć dosyć długi odcinek pieszo po nieoświetlonych drogach, to po dotarciu na przystanek musiałbym czekać na autobus 5 godzin. Sądzę, że mój przypadek nie jest odosobniony i wielu innych mieszkańców może mieć problem podobnej rangi. Nie każdy dysponuje budżetem na wymianę samochodu, a często ten środek komunikacji jest niezbędny do normalnego funkcjonowania. Należy również pamiętać o przedsiębiorcach, którzy niejednokrotnie, również będą zmuszeni do wymiany pojazdu co bezpośrednio przełoży się na ceny produktów, a może skutkować nawet skurczeniem sie ilości lokalnych małych sklepów. Argument o konieczności wymiany samochodu skłania jeszcze do refleksji, iż władze chciałby pozbyć się z centrów biedniejszych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mieszkańców na rzecz tych którym powodzi się lepiej tudzież turystów, a jak pokazuje nie dawna sytuacja turystyka to trochę gigant na glinianych nogach. Na sam koniec wspomnę o nieudolnych parkingach Park&Ride, których pojemność jest śmiesznie niska wobec ilości osób przyjeżdżających do pracy, a dodatkowo rosnące ceny komunikacji miejskiej sprawiają, że samochód staje się bardziej atrakcyjny zarówno ekonomicznie jaki i czasowo.	komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[262], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

[262] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1081	**Osoba prywatna**	Projekt POP ogólnie oceniam jako dobry. Niemniej, poniżej składam kilka propozycji do ewentualnego wykorzystania: 1. Monitoring zakładów przemysłowych (w szczególności największych emitentów jak np. huta mittal) powinien odbywać się w trybie ciągłym i być dostępny on-line publicznie (np. dedykowana strona). Pozwoli to na bieżąco reagować zarówno służbom jak i mieszkańcom (np. poprzez aktualną informację, będą mogli zmienić chwilowo miejsce pobytu). 2. Utworzenie strefy czystego transportu powinno być możliwe także w innych miastach i miejscowościach. Szczegóły ograniczeń powinny być podjęte na podstawie danych i analiz przeprowadzonych dla konkretnego miasta. 3. Nakaz realizacji "zielonych dachów" dla nowych inwestycji, które posiadają płaski dach. Roślinność na dachu pomaga nie tylko w wychwytywaniu pyłów, ale także zagospodarowuje wody opadowe i wpływa na zwiększenie bioróżnorodności. Jest także siedliskiem wielu organizmów. Dodatkowo, pozytywnie wpływa na izolację budynku i tym samym zmniejszenie zapotrzebowania na energię. 4. Kontrole palenisk powinny móc odbywać się przez całą dobę (w szczególności w okresie kiedy są palone piece, czyli wieczorem i nocą). W celu zwiększenia efektywności proponuję wykorzystać nowoczesne techniki (np. drony).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Zadaniem Zarządu Województwa Małopolskiego jest utworzenie do 31 grudnia 2021 i administrowanie przez Urząd Marszałkowski i bazy danych o emisjach przemysłowych, zawierającej informacje o: • wielkościach emisji rocznych przyznanych w ramach pozwoleń na emisję i pozwoleń zintegrowanych oraz skany tychże pozwoleń; • wielkościach emisji raportowanych w ramach opłat za korzystanie ze środowiska; • informacje o prowadzonych kontrolach w zakresie ochrony środowiska w zakładzie; • informacje o zdarzeniach awaryjnych, które miały miejsce w zakładzie. Program ochrony powietrza wprowadza ponadto działania związane z emisją z zakładów przemysłowych, w tym brak odstępstw od wymagań wynikających z konkluzji BAT dla zakładów, które zlokalizowane są na obszarach z przekroczeniami norm jakości powietrza. Ponadto wprowadzono działania, które mają na celu zwiększenie dostępu do informacji o emisjach pochodzących ze źródeł punktowych (tj. przemysłowych). Wskazano także obowiązki i rekomendacje związane z działaniami kontrolnymi w tym obszarze w ramach ustawowych obowiązków organów kontrolnych. 2. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). 3. W programie przeanalizowano wiele działań mających za zadanie poprawę jakości powietrza, które pozwolą w sposób optymalny pod względem efektu ekologicznego i uzasadnione ekonomicznie, poprawę jakości powietrza w województwie Małopolskim. 4. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.
1082	**Osoba prywatna**	kompletnie poroniony pomysł.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1083	**Osoba prywatna**	Projekt delegalizuje poruszanie się samochodami zabytkowymi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1084	**Osoba prywatna**	Brak przepisów dla posiadaczy zabytkowych i kolekcjonerskich samochodów oraz motocykli.	**CZĘŚCIOWO** U**WZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1085	**Osoba prywatna**	Proszę wziąć po uwagę samochody zabytkowe i klasyki. Nierzadko nie szkodzą w Krakowie. Proszę zamiast tworzyć nowe przepisy egzekwować istniejące . Ile samochodów bez katalizatorow jeździ po drogach i dymi ? Policja mogłaby się tym zainteresować	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1086	**Osoba prywatna**	Niniejszy projekt według stanu mojej wiedzy na dzień dzisiejszy wykluczy przemieszczanie się samochodów klasycznych/ zabytkowych po drogach Krakowa. To wylewanie dziecka z kąpielą. Przebiegi roczne takich wynoszą mniej niż codzienne samochody osobowe przejeżdżają w miesiąc. Dodatkowo samochodów na tzw. żółtych tablicach rejestracyjnych jest znikoma ilość i z reguły auta te nie poruszają się po drogach w okresie od późnej jesieni do późnej wiosny, a więc w okresie występowania smogu i największego zanieczyszczenia powietrza w naszym mieście. W związku z tym ich udział w zanieczyszczeniach jest wręcz minimalny. Od wielu lat Kraków organizuje lub współorganizuje imprezy na których można podziwiać piękne klasyczne/zabytkowe auta, co jest źródłem nie tylko wiedzy motoryzacyjnej dla całych pokoleń, ale również istotną atrakcją turystyczną Krakowa. Zakaz pojawiania się tego typu aut to bardzo zły pomysł także w związku z kwestią imprez motoryzacyjnych. Niniejszym bardzo proszę o poszerzenie projektu o wyjątki w postaci pojazdów zabytkowych lub klasycznych. Niech przykładem będzie tu nasz rodzimy zabytkowy Jelcz "Ogórek" znajdujący się w posiadaniu krakowskiego MPK, który również nie będzie mógł więcej jeździć po drogach naszego miasta. Oczywiście, należałoby dokładnie określić kryteria tego typu pojazdów, choć niemalże automatycznie nasuwa się po prostu status auta zabytkowego, w Polsce reprezentowany przez tzw. żółte tablice rejestracyjne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1087	**Osoba prywatna**	Projekt uchwały dobry za wyjątkiem programu osłonowego dla ludzi. 1.Dość " socjalu" Ja chcąc zmienić centralne wyłożyłem pieniądze i nikt mi nie pomaga ani nie zwraca za ogrzewanie (nie mieszczę się e powierzchni i średniej zarobków)choć jestem już osoba nieczynna zarobkowo. 2.Straż Miejska winna kontrolować na bieżąco non stop nie tylko na interwencje. Winni się wymieniać z inną gminą aby nie były to kontrole po znajomości. 3.WFOŚiGW winien załatwiać sprawy szybciej. Wnioski złożone przed 15.05.2020r czekają bo trzeba załatwiać te po 15.05.2020r. 4.Transport autobusy i busy więcej kursów aby nie używać samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. **2.** Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. 3. Zmianę w Programie „Czyste Powietrze", która weszła w życie 15.05.2020 roku dokonano znaczącego uproszczenia procedur uzyskiwania dotacji na wymianę przestarzałych kotłów oraz ocieplenie domów. W ramach odbiurokratyzowania programu sporo uwagi poświęcono m.in. zmianie formularza wniosku o dofinansowanie, tak aby jego wypełnienie zajmowało możliwie najmniej czasu i wymagało złożenia jedynie niezbędnych załączników. Dzięki uproszczeniu wniosku i zmniejszeniu liczby dokumentów do oceny termin rozpatrywania wniosku o dofinansowanie został skrócony z 90 do 30 dni. 4. W Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.
1088	**Osoba prywatna**	w nawiazaniu do aktualnych planow odnosnie rystrykcji emisji spalin uprzejmie prosze o procentowe uwzglednienie samochodów, które sa uzwawane za klasyki, nie mozemy stracic tadycji do motoryzacji ich procentowy udzial w rynku jest znikomy. kraje takie jak szwajcaria lub stany zjednoczone nie maja z tym problemu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1089	**Osoba prywatna**	brakuje sprecyzowanej informacji dot. samochodów oraz motocykli klasycznych co może spowodować zakaz ich poruszania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1090	**Przedsiębiorca**	Zabijanie mikro przedsiębiorców sprawi że swoje podatki będą płacić za Krakowem, w Krakowie nadal jest beznadziejna komunikacja zbiorowa, powiększanie strefy płatnego parkowania nie załatwia problemu tylko wyciąga kolejne bo pieniądze od mieszkańców jako karę za posiadanie auta które nie raz służy jako forma zarobku. Nie wspominając o strefach ogranicznego ruchu które jak widać były kolejnym bublem. Stanowcze nie jako mieszkaniec i przedsiębiorca!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1091	**Osoba prywatna**	Moja opinia jest zbieżna z opinią fundacji "Krakowskie Klasyki Nocą" dotyczącą objęcia pojazdow zabytkowych wyjątkiem od planowanego zakazu poruszania się w obrębie prawie całego miasta Krakowa pojazdów niespełniajacych normy Euro4.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1092	**Osoba prywatna**	dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1093	**Osoba prywatna**	Projekt niespójny. Brak podataw i uzasadnionego zastosowania. Brak badań potwierdzających skutecznosc zastosowania.	**NIE UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. W ramach Programu oszacowano również korzyści finansowe wynikające z wdrożenia działań naprawczych zgodnie z wybranym wariantem. Stanowią je tzw. koszty zewnętrzne złej jakości powietrza (koszty leczenia, nieobecności w pracy, szkód środowiskowych), których można uniknąć poprawiając jakość powietrza. Całkowite oszczędności w zakresie kosztów zdrowotnych i środowiskowych, jakie mogą wygenerować działania w sektorze komunalno-bytowym, sektorze transportu oraz przemyśle szacuje się na 1,61 mld zł rocznie. Plan działań krótkoterminowych uwzględnia zmiany prawne wprowadzone w 2019 roku. Za powiadamianie o ryzyku wystąpienia przekroczeń poziomów alarmowych, dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu odpowiedzialny jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska (Regionalne Wydziały Monitoringu Środowiska). Ponadto obniżeniu uległy poziom informowania (II stopień zagrożenia) z 200 µg/m3 na 100 µg/m3 oraz poziom alarmowy (III stopień) z 300 µg/m3 na 150 µg/m3 stężenia dobowego pyłu PM10. Poza II i III stopniem wprowadza się I stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza, który będzie ogłaszany automatycznie między godziną 6:00 a 18:00. I stopień wprowadzony zostanie do końca doby w momencie, gdy 12-godzinna średnia krocząca stężenia pyłu PM10 przekroczy 80 µg/m3 lub 8-godzinna średnia krocząca ozonu przekroczy 120 µg/m3. Efektem wdrożenia działań naprawczych powinno być zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z trzech głównych sektorów – sektora komunalno-bytowego, sektora transportu oraz sektora przemysłu. Efekt jest możliwy do osiągnięcia przy wdrożeniu uchwał antysmogowych. Tym samym obniżeniu powinny ulec stężenia zanieczyszczeń, których normy zostały przekroczone w roku bazowym Programu. Monitorowanie realizacji zadań wynikających z Programu ochrony powietrza będzie realizowane przez Marszałka Województwa Małopolskiego w oparciu o system sprawozdawczy z gmin i powiatów.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie wykonuje ustawowe obowiązki w zakresie kontroli realizacji zadań określonych w Programie. Ponadto Marszałek Województwa Małopolskiego corocznie będzie przekazywał sprawozdanie z realizacji Programu ministrowi właściwemu ds. środowiska. Ponadto, zgodnie z pismem nr OO.410.17.3.2020.MaS z dnia 2 kwietnia 2020 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego
1094	**Osoba prywatna**	Dyskryminacja biedniejszych mieszkańców posiadających starsze pojazdy. Poziomy zanieczyszczeń "drogowych" w czasie lockdownu pokazują, że blokowanie samochodów mija się z celem. Nie one są źródłem problemów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie[263]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

[263] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1095	**Nauka**	1. Norma Euro 4 wyeliminuje ponad 90% motocykli z Krakowskiego ruchu a generują one najmniej spalin bo nie stoją w korkach. 2. Jakiekolwiek ograniczanie ruchu pojazdów jest bezsensowne. Pokazał to czas pandemii koronawirusa. Pomimo lockdown'u i nawet 80% spadku ruchu na drogach poziom zanieczyszczeń był taki sam a nawet wyższy niż w analogicznych okresach w latach ubiegłych. Więc generalnie cały ten projekt powinien trafić do kosza	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[264]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy.

[264] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1096	**Osoba prywatna**	Uwaga negatywna odnosi się do projektu ograniczeń ruchu pojazdów nie spełniających norm Euro 5. Zamknijcie to miasto.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1097	**Osoba prywatna**	Proszę o zwrócenie szczególnej uwagi na samochody zabytkowe, które wraz z realizacją programu utracą możliwość legalnego poruszania się po drogach publicznych Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1098	**Osoba prywatna**	Prosze o uwzglednienie samochodow klasycznych i zabytkowych w planowanych regulacjach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1099	**Osoba prywatna**	W projekcie uchwały nie ma informacji o wyłączeniu pojazdów zabytkowych z limitów spalania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1100	**Osoba prywatna**	Mieszkam w śródmieściu i mam Vespę T2. To pełnoletni klasyk. Zarejestrowaną i sprawną. Zakaz korzystania jak i inne przeszkody związane z legalizacją użytkowania są po prostu niedorzeczne i sprzeczne z konstytucją. To atak na własność obywateli. Fakt iż ich się już nie produkuje, dodaje tylko wyjątkowości oraz jednocześnie zapewnia iż ich ilość nie wzrośnie. Wszelkie klasyki będą wchodziły	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		do kolekcji właścicieli innych państw. Czy o to chodzi aby jeszcze bardziej podporządkować społeczeństwo. Przestańcie zabudowywać tereny zalewowe (Dąbie) i korytarze powietrzne dla Krakowa wielkimi molochami. Ogrzewanie ich i ilość mieszkańców na km2, transport do i z tych miejsc, to jest skutek smogu, a nie klasyk, dopuszczony do ruchu. Poza miastem dopiero jest też czarno, wystarczy zaczekać na rozpoczęcie okresu grzewczego.	lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1101	**Osoba prywatna**	Czy przy ustalaniu nowego prawa wzięte zostały pod uwagę: - pojazdy klasyczne i zabytkowe? - motocykle i skutery? Może warto zacząć egzekwować obecne prawo i ścigać tych co wycinają np katalizatory czy filtry cząstek stałych, a nie na siłę wymyślać nowe puste przepisy?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1102	**Osoba prywatna**	W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi „'Fundacja Krakowskie Klasyki" pragnie zająć stanowlsko dotyczące zorganizowania na terenie województwa małopolskiego tzw ,,Stref Czystego Transportu" Kim jesteśmy? Jako fundacja jesteśmy organizacją działającą w środowisku właścicieli i miłośników pojazdów zabytkowych, organizujemy imprezy i wystawy. Bierzemy udział w eventach organizowanych przez podmioty zarówno prywatne jak i publiczne. Współpracowaliśmy m.in. z krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej, Muzeum Lotnictrwa Polskiego. Tauron Areną Kraków, Miejską Komendą Policji w Krakowie, braliśmy też udział w różnorakich warstwach m.in. Verva Street Racing, licznych edycjach Classic Moto Show oraz Moto Show Kraków. Braliśmy udział w imprezach organizowanych przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy (Motoorkiestra). Zapewniliśmy dotychczas rozrywkę wielu tysiącom krakowian, zorganizowaliśmy ponad setkę imprez integrujących środowisko skupione wokoło klasycznej motorzyacji. Członkowie naszego środowiska powieźli do ślubu setki par młodych,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		braliśmy udział w kręceniu dziesiątków filmów i teledysków, ściągnęliśmy do Krakowa tysiące turystów, którzy przyjechali brać udział w naszych evemtach lub podziwiać pojazdy należące do naszych sympatyków. Jeśli przedstawiona w planie ochrony powietrza strefa czytego transportu wejdzie w życie wszystko to stanie się przeszłością. O co walczymy? Planowane w Malopolsce ograniczenia dotyczyć mają wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, oznacza to de facto likwidację zabytkowej motoryzacji w naszym województwie. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na ten problem. Z samej swej natury pojazdy zabytkowe nie mogę spełniać norm emisji spalin o których mowa jest w dokumencie „program ochrony powietrza". Wszelkie obowiązujące obecnie w Polsce przepisy dotyczące dawnej motoryzacji obejmują pojazdy wyprodukowane ponad 25 lat temu. Oznacza to, iż w najbardziej skrajnym przypadku pojazd taki może (ale nie musi) spełniać normę „Euro 1". Nie oznacza to jednocześnie iż pojazdy takie są straszliwymi trucicielami – jedynie, że w wielu przypadkach „pamiętają" czsy przed wprowadzeniem norm „Euro" (olub czasy przed powstaniem UE, czy nawet EWG – a w znacznej części powstały po prostu w krajach należących do RWPG). Auta takie stanowią cenny dorobek materialnego dziedzictwa kulturowego Polski i Europy. Pokazują historię naszego kraju, pokazują historię rozwoju techniki, historię wzrostu (bądź spadku) zamożności społeczeństwa, historię sojuszów politycznych. Stanowią wartościowy i interesujący dodatek do krajobrazu miejskiego jako świadectwo lat minionych i żywa dokumentacja trendów panujących w sztuce użytkowej dawnych lat. Analogicznie powody doprowadziły do tego, iż przytłaczająca większość miast europejskich zdecydowała się przyznać pojazdom zabytkowym przywileje w zakresie „stref niskiej emisji". W zależności od kraju przywileje te są bądź ogólnokrajowe (jak w Niemczech), bądź regionalne. Polegają one na całkowitym zwolnieniu z opłat za wjazd do takiej strefy (Londyn), zwolnieiu pojazdów ponad 30 letnich z obowiązku spełnienia współczesnych norm emisji spalin (Paryż), bądź zwalniani z tych norm wszystkich pojazdów zabytkowych wg definicji wynikającej z innych przepisów (Rzym, Florencja, Mediolan, Bruksela, Rotterdam czy Amsterdam). Właściwie można powiedzieć, że z miast europejskich zaledwie garstka nie pomyślała o problemie zabytkowych samochodów. Z tego powodu postulujemy wprowadzenie do małopolskiego POP wyjątku od stref niskiej emisji dla pojazdów historycznych w ujęciu art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22	oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		maja 2003r. o ubezpieczniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wyżej powołany przepis (w odróżnianiu od definicji zawartej w art.2 ust.9 ustawy prawo o ruchu drogowym) posiada już na chwilę obecną jasną, spójną i ogólnokrajową praktykę stosowania. Nie stanowi przedmiotu debaty zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, jednocześnie nie budzi kontrowersji w zakresie stosowania a jego interpretacja jest spójna na terenie całego kraju. Praktyka stosowania definicji ujętej w przepisach PORD jak na chwile obecną kontrowersyjna i budzi wątpliwości praktyczne, które zresztą skłoniły Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do rozpoczęcia prac nad nowelizacją przepisu. Prace te mogą spowodować, iż dojdzie do rozdźwięku między zakresem ew.”zwolnienia” w zakresie „stref niskiej emisji”, a nowym, nieznanym obecnie brzmieniem przepisu. Na dodatkową uwagę zasługuje fak, iż ratio legis regulacji ujętej w Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zdaje się być podobne do uzasadnienia naszych postulatów. Ustawodawca wprowadzając bowiem przedmiotową regulację, zwrócił uwagę na sezonowy i okazjonalny charakter użytkowania tych pojazdów. W kontekście ochrony powietrza oznacza to, że okazjonalny przejazd zabytkowego samochodu lub motocykla nie stanowi realnego zagrożenia dla jakości powietrza. Wydaje nam się, iż nikt chyba nie sądzi, że w przypadku przyznania wyjątku dla klasyków motoryzacji małopolskie drogi zostaną nagle zapełnione dziesiątkami tysięcy Dużych i Małych Fiatów lub np. amerykańskich krążowników szos z lat 50 i 60. Humorystycznie można nawet zauważyć, że taka sytuacja znacząco podniosłaby atrakcyjnośc turystyczną regionu. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych po zeszłorocznym badaniu emisji spalin w Krakowie – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście. Jednoznacznie więc widać, iż wpływ emisji pochodzących z takich pojazdów jest równie ograniczony jak wpływ środowiskowy dorożek konnych na krakowskim rynku. W związku z wszystkim powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad programem ochrony powietrza w Małopolsce postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003t. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjncyh) z obowiązku spełniania warunków małopolskich stref czystego transportu.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1103	**Osoba prywatna**	Plan wprowadzenia ograniczeń w ruchu pojazdów na obszarze całego miasta wydaje się mocno przesadzony, zwłaszcza w kontekście budowy północnej obwodnicy, która w znacznej części przejmie ruch tranzytowy, a także naturalnego procesu stopniowego wycofywania z eksploatacji starszych pojazdów. Natomiast propozycja, aby wspomniane ograniczenia dotyczyły także mieszkańców, jest skandaliczna. Miasto nie widzi problemu w zabudowywaniu każdej wolnej przestrzeni przez deweloperów, natomiast proponuje pozorowane działanie zastępcze o marginalnej skuteczności (podczas pandemicznych ograniczeń ruch samochodowy zmalał drastycznie, a smog nadal miał się dobrze), którego uciążliwość i koszt ponieśliby sami Krakowianie. Podsumowując, ograniczenia w ruchu pojazdów są rozwiązaniem mocno "na wyrost", a w przypadku nieuwzględnienia pewnych wyjątków (np. mieszkańcy, pojazdy zabytkowe) całkowicie nieakceptowalnym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[265]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza

[265] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			– Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1104	**Osoba prywatna**	Dlaczego projekt nie wydziela spod restrykcji pojazdów klasycznych/zabytkowych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1105	**Osoba prywatna**	KLASYKI	**NIE UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1106	**Osoba prywatna**	Projekt bez sensu, tak samo jak droga dla rowerów na Moście Grunwaldzkim i ulicy Grzegórzeckiej.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1107	**Osoba prywatna**	Czy rozważyli Państwo jak dużo osób posiada samochody sprzed 2006 roku, od kiedy to obowiązuje EURO 4? Uważam, że byłaby to zdecydowanie zbyt surowa i szybko wprowadzona zmiana. Naraziłaby ona obywateli na duże koszta i szybkie wymiany dużej ilości samochodów, które są jeszcze w zasadzie sprawne. Warto również wspomnieć co z tak zwanymi klasykami, które są niepodwarzalnie pewnego rodzaju dziedzictwem kulturowym, w niektórych kręgach bardzo ważnym obszarem tegoż dziedzictwa. Pomijam fakt, że duże ograniczenie ruchu spowodowane przez covid tak naprawdę niewiele zmieniła w jakości powietrza. Myślę, że rządzący powinni się skupić na fabrykach, kopalniach i egzekwowaniu chociażby obostrzeń palenia węglem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[266]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[266] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1108	**Osoba prywatna**	Bardzo ważnym jest aby dbać o powietrze, a inicjatywy jakie podejmuje miasto Kraków często naprawdę pomagają. Niestety ograniczanie wjazdu samochodów do miasta przy obecnej sieci komunikacji miejskiej oraz ciągłym zagrożeniu epidemiologicznym jest irracjonalne. Jestem mieszkańcem Krakowa i uważam, że takie ograniczenie to atak na portfele przede wszystkim Krakowian których nie stać na nowsze pojazdy. Pragnę podać kilka argumentów: 1) do pracy mam 4 km (mieszkam w Krakowie) - dojazd samochodem zajmuje mi 10 minut a dojazd komunikacją miejską nawet nie jest możliwy - na os. Żabiniec na którym pracuję nie jeździ komunikacja miejska a do najbliższego przystanku z mojego miejsca pracy należy iść 15 minut (czyli dłużej niż całkowity dojazd samochodem), po czym aby dojechać do domu muszę się przesiadać. Dojazd zajmuje mi wtedy 40-60 minut. 2) często przewożę ze sobą gabaryty co było by znacznym utrudnieniem 3) zakup pojazdu spełniającego oczekiwania oraz wszelkie normy w moim przypadku to około 60 tysięcy zł (używany!!) co łatwo policzyć przy naszych średnich zarobkach 2 lata oszczędności bez jedzenia picia i innych wydatków. Uzbieranie na taki pojazd pieniądz to realnie około 5 lat, gdzie ten wydatek nie jest konieczny 4) mam pojazd w bardzo dobrym stanie technicznym oraz w wysokim komforcie - dlaczego nie będzie wolno mi nim jeździć?? to ograniczenie mojej wolności i moich praw!! 5) mam problemy zdrowotne co eliminuje rower i inny transport pieszy, własny samochód to najlepszy środek transportu 6) IV obwodnica nawet nie powstała a już planowane sa zakazy? chore!! 7) IV obwodnica wykracza poza teren administracyjny miasta Krakowa 8) To piece powodują największe zatrucie powietrza, niech miasto kraków uzgodni lepiej z gminami sąsiednimi by te zmieniły u siebie paleniska na ekologiczne, jako	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		że Kraków jest położony geograficznie najniżej to emisja z tych gmin znajdujących się w sąsiedztwie powoduje w mieście smog a nie samochody 9) lockdown koronawirus pokazał, że mniejsza ilość pojazdów (praktyczny zanik jazdy) nieznacznie wpłynął na jakość powietrza 10) Koronawirus pokazał również, że bywają momenty w których komunikacja miejska jest zawodna. Moja teściowa jeżdżąca komunikacją miejską do pracy (co więcej pracująca w szpitalu...) -> musiała prosić syna aby w majówkę zawoził ją do racy ponieważ w godzinach na które musiała dotrzeć KOMUNIKACJA MIEJSKA W OGÓLE NIE KURSOWAŁA. A więc nie da się polegać na komunikacji miejskiej... 11) W okresie trwania Pandemii jesteśmy zachęcani do korzystania z własnych pojazdów - jest to znacznie bezpieczniejsze. Bardzo możliwe, że pojawią się następne pandemie.. 12) Nie wszędzie dojeżdża komunikacja miejska. Jeśli auto jest sprawne technicznie to powinno móc jeździć gdzie chce. Co do ograniczenia prędkości do 30 km/h - również nie jest to dobry pomysł, nie prędkość zabija a głupota i brak edukacji. Trzeba tworzyć bezpieczne drogi i chodniki, oraz przejścia dla pieszych a nie skupiać się na ograniczaniu prędkość. Proszę wziąć również pod uwagę, że ograniczenia prędkości spowolnią ruch - co spowoduje dłuższe wydzielanie spalin. Edukacja i bezpieczne drogi, sprawne technicznie pojazdy i miasto przyjazne i otwarte dla wszystkich nie tylko bogatych posiadających najnowsze pojazdy - taki powinien być cel mojego rodzinnego miasta. A nie ograniczenia, zakazy, nakazy i ekologia dla bogatych... Takich ludzi jak ja nie stać na nowe auto. Ceny mieszkań w Krakowie, czynszów, opłat za media -> są gigantyczne.. Jeszcze chcecie zmusić nas do zakupu nowych samochodów (komunikacja miejska jest wadliwa - nie wszędzie jeździ, nie o każdej porze)..... Za niedługo całkowicie nie będzie się dało rady w tym mieście żyć.	zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych. Wdrożenie strefy musi zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro – pilotażowa wersja powinna obejmować II obwodnicę miasta. Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu. Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1109	**Osoba prywatna**	Samochody kategorii "klasyki" stanowią jeden z elementów historii i kultury miast wpisanych ma listę UNESCO! Nie możemy pominąć wielkiej wagi pojazdów kategorii historycznej, klasyków w naszym mieście! Uważam, że pojazd z odpowiednią opinią rzeczoznawcy (nie należy nikogo zmuszać do przerejestrowania samochodu na tablicę zabytkowe)- powinien mieć prawo do poruszania się po naszym mieście! W szczególności nie wolno odbierać mieszkańcom, płacącym tu podatki(!) prawa do korzystania (zazwyczaj to kwestia użytkowania raz na tydzień) w okresie wiosny i lata (kiedy smogu nie ma!) ze swoich klasyków!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1110	**Osoba prywatna**	Proszę uważnie się przyjrzeć zakłanym przez organ województwa małopolskiego projektu może to powodować stratę kulturową a także turystyczną i także zwracam	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		się z prośbą o dokładne badanie i zabranie wjazdu pojazdów bez realizatorów oraz ogólny stan pojazdu.	Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[267], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1111	**Osoba prywatna**	Proszę o ustanowienie wyjątku dla poruszania się po mieście pojazdów zabytkowych. Są one najczęściej używane przez właścicieli okazjonalnie, poza okresami podwyższonego zanieczyszczenia powietrza. Pojazdy te są częścią „żywej" historii inżynierii.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy

[267] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1112	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków zamierza zdelegalizować pojazdy zabytkowe zarejestrowane w granicach miasta? Kto ma interes w tym aby zdelegalizować wszystkie motocykle i motorowery starsze niż 3 lata?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1113	**Osoba prywatna**	A co z samochodami zabytkowymi i klasycznymi na żółtych blachach? Przecież one jeżdżą bardzo mało i nigdy zimą lub jesienią więc warto zrobić dla nich wyjątek. Lepiej uszczelnić stacje kontroli pojazdów, które przepuszczają przez badania techniczne dymiące na pół ulicy zardzewiałe złomy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1114	**Osoba prywatna**	Jako osoba prywatna, proszę o rozpatrzenie w ustawie wyjątku na samochody zabytkowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1115	**Osoba prywatna**	Co z autami klasykami?!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1116	**Osoba prywatna**	Klasyki i yangtimery były i będą zawsze jeździły! Nie róbcie takich głupich zakazów bo i tak będziemy jeździć i żadnych mandatów nie przyjmiemy! Znajdźcie inny sposób zarabiania pieniędzy!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1117	**Osoba prywatna**	W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi „'Fundacja Krakowskie Klasyki" pragnie zająć stanowlsko dotyczące zorganizowania na terenie województwa małopolskiego tzw ,,Stref Czystego Transportu" Kim jesteśmy? Jako fundacja jesteśmy organizacją działającą w środowisku właścicieli i miłośników pojazdów zabytkowych, organizujemy imprezy i wystawy. Bierzemy udział w eventach organizowanych przez podmioty zarówno prywatne jak i publiczne. Współpracowaliśmy m.in. z krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej, Muzeum Lotnictrwa Polskiego. Tauron Areną Kraków, Miejską Komendą Policji w Krakowie, braliśmy też udział w różnorakich warstwach m.in. Verva Street Racing, licznych edycjach Classic Moto Show oraz Moto Show Kraków. Braliśmy udział w imprezach organizowanych przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy (Motoorkiestra). Zapewniliśmy dotychczas rozrywkę wielu tysiącom krakowian, zorganizowaliśmy ponad setkę imprez integrujących środowisko skupione wokoło klasycznej motorzyacji. Członkowie naszego środowiska powieźli do ślubu setki par młodych, braliśmy udział w kręceniu dziesiątków filmów i teledysków, ściągnęliśmy do Krakowa tysiące turystów, którzy przyjechali brać udział w naszych evemtach lub podziwiać pojazdy należące do naszych sympatyków. Jeśli przedstawiona w planie ochrony powietrza strefa czytego transportu wejdzie w życie wszystko to stanie się przeszłością. O co walczymy? Planowane w Malopolsce ograniczenia dotyczyć mają wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, oznacza to de facto likwidację zabytkowej motoryzacji w naszym województwie. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na ten problem. Z samej swej natury pojazdy zabytkowe nie mogę spełniać norm emisji spalin o których mowa jest w dokumencie „program ochrony powietrza". Wszelkie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		obowiązujące obecnie w Polsce przepisy dotyczące dawnej motoryzacji obejmują pojazdy wyprodukowane ponad 25 lat temu. Oznacza to, iż w najbardziej skrajnym przypadku pojazd taki może (ale nie musi) spełniać normę „Euro 1". Nie oznacza to jednocześnie iż pojazdy takie są straszliwymi trucicielami – jedynie, że w wielu przypadkach „pamiętają" czsy przed wprowadzeniem norm „Euro" (olub czasy przed powstaniem UE, czy nawet EWG – a w znacznej części powstały po prostu w krajach należących do RWPG). Auta takie stanowią cenny dorobek materialnego dziedzictwa kulturowego Polski i Europy. Pokazują historię naszego kraju, pokazują historię rozwoju techniki, historię wzrostu (bądź spadku) zamożności społeczeństwa, historię sojuszów politycznych. Stanowią wartościowy i interesujący dodatek do krajobrazu miejskiego jako świadectwo lat minionych i żywa dokumentacja trendów panujących w sztuce użytkowej dawnych lat. Analogicznie powody doprowadziły do tego, iż przytłaczająca większość miast europejskich zdecydowała się przyznać pojazdom zabytkowym przywileje w zakresie „stref niskiej emisji". W zależności od kraju przywileje te są bądź ogólnokrajowe (jak w Niemczech), bądź regionalne. Polegają one na całkowitym zwolnieniu z opłat za wjazd do takiej strefy (Londyn), zwolnieiu pojazdów ponad 30 letnich z obowiązku spełnienia współczesnych norm emisji spalin (Paryż), bądź zwalniani z tych norm wszystkich pojazdów zabytkowych wg definicji wynikającej z innych przepisów (Rzym, Florencja, Mediolan, Bruksela, Rotterdam czy Amsterdam). Właściwie można powiedzieć, że z miast europejskich zaledwie garstka nie pomyślała o problemie zabytkowych samochodów. Z tego powodu postulujemy wprowadzenie do małopolskiego POP wyjątku od stref niskiej emisji dla pojazdów historycznych w ujęciu art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wyżej powołany przepis (w odróżnianiu od definicji zawartej w art.2 ust.9 ustawy prawo o ruchu drogowym) posiada już na chwilę obecną jasną, spójną i ogólnokrajową praktykę stosowania. Nie stanowi przedmiotu debaty zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, jednocześnie nie budzi kontrowersji w zakresie stosowania a jego interpretacja jest spójna na terenie całego kraju. Praktyka stosowania definicji ujętej w przepisach PORD jak na chwile obecną kontrowersyjna i budzi wątpliwości praktyczne, które zresztą skłoniły Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do rozpoczęcia prac nad nowelizacją przepisu. Prace te mogą spowodować, iż dojdzie do rozdźwięku między zakresem ew."zwolnienia" w zakresie „stref niskiej emisji", a nowym, nieznanym obecnie brzmieniem przepisu.	niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Na dodatkową uwagę zasługuje fak, iż ratio legis regulacji ujętej w Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zdaje się być podobne do uzasadnienia naszych postulatów. Ustawodawca wprowadzając bowiem przedmiotową regulację, zwrócił uwagę na sezonowy i okazjonalny charakter użytkowania tych pojazdów. W kontekście ochrony powietrza oznacza to, że okazjonalny przejazd zabytkowego samochodu lub motocykla nie stanowi realnego zagrożenia dla jakości powietrza. Wydaje nam się, iż nikt chyba nie sądzi, że w przypadku przyznania wyjątku dla klasyków motoryzacji małopolskie drogi zostaną nagle zapełnione dziesiątkami tysięcy Dużych i Małych Fiatów lub np. amerykańskich krążowników szos z lat 50 i 60. Humorystycznie można nawet zauważyć, że taka sytuacja znacząco podniosłaby atrakcyjnośc turystyczną regionu. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych po zeszłorocznym badaniu emisji spalin w Krakowie – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście. Jednoznacznie więc widać, iż wpływ emisji pochodzących z takich pojazdów jest równie ograniczony jak wpływ środowiskowy dorożek konnych na krakowskim rynku. W związku z wszystkim powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad programem ochrony powietrza w Małopolsce postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003t. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjncyh) z obowiązku spełniania warunków małopolskich stref czystego transportu.	
1118	**Osoba prywatna**	Zwracam się z ogromna prośba jak i wielu innych moich kolegów i koleżanek, o uwzględnienie zwolnienia z W/w przepisów Pojazdów zabytkowych i klasycznych z tak zwana „biała karta „ ponieważ są one minimalnym promilem bo nawet nie procentem wszystkich pojazdów i stanowią ważna atrakcje dla społeczeństwa lokalnej kultury i tradycji . Jestem z okolic Krakowa, ake regularnie przyjeżdżam na złoty i spoty motoryzacji klasycznej do Krakowa A cZasami nawet zwyczajnie na Filiżankę kawy i ciastko na starym mieście I mocno mi to leży na sumieniu .Pojazdy z „naszego środowiska „ są użytkowane okazjonalnie kilka do roku i jestem świecie przekonany ze to słuszny krok aby jebzwopnic z w/w przepisu. Często podróżuje po świecie np po Szwarjacrii i zauważam podobne zwolnienia , myśle wiec ze idąc tropem tak mocno ekologicznych społeczności znajdziemy konsensus i rozsądne rozwiązanie dla tego problemu .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1119	**Osoba prywatna**	Omawiana uchwała wpłynie negatywnie na wizerunek i turystykę regionu. Delegalizacja samochodów zabytkowych i znakomitej większości motocykli nie jest dobrym sposobem na walkę ze smogiem. Szukacie Państwo rozwiązania problemu czystości powietrza w nieodpowiednim miejscu. Obecne przepisy dotyczące emisji spalin przez samochody osobowe są wystarczające. Problem leży w ich egzekwowaniu - dopuszczaniu do ruchu przez stacje diagnostyczne pojazdy z wyciętym układem DPF oraz pojazdy z niesprawnym układem wtryskowym (co zwielokrotnia emisję). Należy skupić się na powyższym oraz wymianie pieców.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1120	**Osoba prywatna**	Restrykcje wobec pojazdów niespełniających norm i brak wyłączenia z tych restrykcji pojazdów zabytkowych to absurd. Zadbany pojazd zabytkowy jest bardziej ekologiczny niz modyfikowany samochod wspolczesny. Moze czas zajac sie egzekwowaniem czy samochody wspolczesne spelniaja normy EURO do nich przypisane	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1121	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki samochodowe i większość motocykli i motorowerów ponieważ EURO4 dotyczy ich od niespełna 3 lat ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1122	**Osoba prywatna**	Przeczytałem Projekt Ustawy i jedna rzecz (a właściwie jej brak) NEGATYWNIE zwróciła moją uwagę. Otóż, wszystko ładnie i pięknie poza tematem pojazdów (samochody, motocykle, skutery, itp.) zabytkowych, czyli tzw. "KLASYKÓW". Przecież pojazdy takie już z racji samego swojego wieku (często po 30-40-50 i więcej lat) oraz obowiązujących w tamtych latach zarówno przepisów jak i technologii nie będą w stanie spełnić żadnej z proponowanych norm EURO i w zostaną "uziemione" w garażach. Równocześnie przecież pojazdy takie są dorobkiem kultury technicznej oraz świadectwem rozwoju technologicznego w zakresie motoryzacji i ogólnie pojętych sposobów przemieszczania się ludzi. Mało tego. wszędzie na świecie (przynajmniej tym cywilizowanym świecie) pojazdy takie objęte są wręcz ochroną mającą na celu ułatwienie zachowania tego niewątpliwego dorobku ludzkiej myśli technicznej. Reasumując: właśnie z powodu wyżej opisanego problemu i braku w Projekcie Uchwały, uchwała ta otrzymała od mnie NEGATYWNĄ opinię. Równocześnie mam nadzieję, że ktoś się "pochyli" nad moją uwagą i problem zostanie naprawiony w finalnej wersji Ustawy - tym bardWitam. Przeczytałem Projekt Ustawy i jedna rzecz (a właściwie jej brak) NEGATYWNIE zwróciła moją uwagę. Otóż, wszystko ładnie i pięknie poza tematem pojazdów (samochody, motocykle, skutery, itp.) zabytkowych, czyli tzw. "KLASYKÓW". Przecież pojazdy takie już z racji samego swojego wieku (często po 30-40-50 i więcej lat) oraz obowiązujących w tamtych latach zarówno przepisów jak i technologii nie będą w stanie spełnić żadnej z proponowanych norm EURO i w zostaną "uziemione" w garażach. Równocześnie przecież pojazdy takie są dorobkiem kultury technicznej oraz świadectwem rozwoju technologicznego w zakresie motoryzacji i ogólnie pojętych sposobów przemieszczania się ludzi. Mało tego. wszędzie na świecie (przynajmniej tym cywilizowanym świecie) pojazdy takie objęte są wręcz ochroną mającą na celu ułatwienie zachowania tego niewątpliwego dorobku ludzkiej myśli technicznej. Reasumując: właśnie z powodu wyżej opisanego problemu i braku w Projekcie Uchwały, uchwała ta otrzymała od mnie NEGATYWNĄ opinię. Równocześnie mam nadzieję, że ktoś się "pochyli" nad moją uwagą i problem zostanie naprawiony w finalnej wersji Ustawy - tym bardziej, że po województwie Małopolskim, zapewne i inne części oraz jednostki administracyjne naszego kraju będą wprowadzać podobne Ustawy wzorując się na tej Małopolskiej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1123	**Osoba prywatna**	Proszę trzeźwo spojrzeć na problem. Źródłem problemu są głównie stare piece i węgiel, nie samochody!!	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
1124	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować zabytki motoryzacji?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1125	**Osoba prywatna**	nie	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1126	**Przedsiębiorca**	Władze Małopolski zamiast dbać o dobro wspólne starają się realizować program skrajnej lewicy, niekorzystny dla mieszkańców Małopolski i Krakowa.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1127	**Osoba prywatna**	Program w znaczącym stopniu ogranicza swobodę przemieszczania się mieszkańców miasta Krakowa nie dając w zamian sensownych alternatyw komunikacyjnych. Rozumiem, że wzorem dla programu jest Berlin, lecz proszę zwrócić uwagę na ogromną różnicę w infrastrukturze obu miast (budowa jednego P&R na 90+30 samochodów nie wiele zmieni). Samochody nie są tak wielkim obciążeniem dla czystosci powietrza jak obecni najwięksi truciciele Krakowa - Arcellor Mittal. Dodatkowo w lecie problem smogu prawie nie występuje a ilość samochodów wcale się nie zmniejsza. Zacznijmy może od regulacji sygnalizacji świetlnej, która źle zsynchronizowana powoduje zwiększona emisje pyłów hamulcowych (nie tylko diesli).	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1128	**Osoba prywatna**	Powietrze w naszym regionie jest fatalne, śmierdzi i zatyka. W sezonie grzewczym tysiące starych kotłów na paliwa stałe nie daje oddychać a w sąsiedztwie uciążliwych zakładów nie da się mieszkać (sama się wyprowadzam przez taki zakład). Wnoszę o takie zapisy w programie ochrony powietrza, które pozwolą efektywnie chronić zdrowie ludzi, a nie interesy lobbystów i sprzedawców paliw i urządzeń grzewczych.	**UWZFGLĘDNIONO** Uwaga został przeanalizowana podczas konsultacji
1129	**Osoba prywatna**	posiadam klasyczny samochód który spełnia wszystkie normy na stacjach diagnostycznych. Pojazd posiada 30 lat i nie jest na żółtych rejestracjach. Bardzo proszę uwzględnić to w prowadzaniu ustaw o poruszaniu się pojazdami. Pozatym problem nie leży tam gdzie Państwo go widza tylko gdzie indziej. Problemem jest dojazd do Krakowa a mniejszych miejscowości, gdzie nie ma komunikacji miejskiej, a busy są przepełnione. Mieszkając na wsi do pracy jeżdżę samochodem, bo do busa albo nie wsiądę bo przepełniony, albo poprostu nie przyjedzie. Mieszkam pod Krakowem. Pozatym realizowałem film o smogu w Krakowie, „oczyścić niebo" i niestety nie znalazłem dymiącego komina w Krakowie. Większość smrodu powstaje w okolicznych wioskach. Niestety to co Panstwo chcą wprowadzić jest przeciwko obywatelom. Klasyki nie wiada, ludzie nie dojada do pracy, a smog i tak będzie bo ludzie pala śmieciami w domu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1130	**Osoba prywatna**	Projekt uchwały jest niesprawiedliwy społecznie . Wprowadzenie norm euro 5 czy euro 6 w tak szybkim terminie jest po prostu niegodziwością w stosunku od osób przeciętnie zarabiających. To następne w tym kraju przepisy pisane pod najbogatszych, a po przeczytaniu ustawy śmiem twierdzić, że jest napisana pod lobbystów. Gdy wprowadzano w Niemczech normy emisji euro okres przejściowy trwał w sumie 10 lat, a mniej zamożni obywatele mogli skorzystać z bardzo dużych dotacji (ma zakup nowych aut lub dopłat za złomowanie starszych aut). Przypominam – tak było w tak bogatym kraju jak Niemcy! Do tego w autach z silnikami benzynowymi można było zamontować katalizator jeśli go nie było. I najważniejsze, nie ma miasta w Niemczech, do którego nie można by wjechać autem z zieloną plakietką w przypadku aut benzynowych. I nie jest to tożsame z normą euro 4. Zieloną plakietkę w przypadku aut benzynowych otrzymuje każde auto benzynowe z katalizatorem. Następna kwestia to auta zabytkowe. W całym cywilizowanym świecie takich aut nie dotyczą ograniczenia. Stanowią one mały promil aut na drogach, a dodatkowo są zabytkami techniki, jako dziedzictwo kulturowe i techniczne są chronione ustawowo. To następny raz, gdy zamiast pomagać obywatelom po prostu dokopuje się im zakazami. Proponuję przed pisaniem takich ustaw sprawdzić ile procent energii elektrycznej oraz ciepła produkujemy z węgla i jakiej jakości jest ten węgiel. Niestety Polska to kraj, w którym zamiast brać się za rzeczy najważniejsze, kluczowe, rzuca się kłody pod nogi zwykłym obywatelom. Do tego kopiuje się słuszne przepisy i pomysły z zachodu, ale biorąc z nich tylko to co komuś pasuje pod jego tezę. Przepraszam za tyle porównań do Niemiec, ale to niesamowite, że w kraju, w którym zarobki są średnio czterokrotnie wyższe obywatele są mniej obciążani przepisami tego typu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[268], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

[268] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1131	**Osoba prywatna**	Jestem przeciw ograniczeniu ruchu samochodowego. Główny powód zanieczyszczeń zabetonowanie ciągów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1132	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się absolutnie z taką zmianą, chyba Was kompletnie p*********o!!! Porównujcie Polskę do takich krajów jak Niemcy??! Którzy ograniczyć emisję sobie mogą, bo mają mnóstwo parkingów ba obrzeżach miast, a my nie!!!!	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1133	**Osoba prywatna**	W raporcie nie uwzględniono mojej uwagi, z dnia 23 stycznia 2020, dotyczącej działań naprawczych aktualizacji programu ochrony powietrza. W przedstawionych przez Państwa programie, strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej, powinna być rozpatrzona opcja niewymagająca zmian ustawowych, czyli taka, która wykorzystywałaby możliwości prawne, jakie daje samorządowi obecna ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 317 i 1356) zwana dalej ustawą. Zgodnie z art. 39 ust. 4. ustawy rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może ustanowić wyłączenia od ograniczenia wjazdu do tej strefy inne niż określone w ust. 3 ustawy. W związku z powyższym zaproponowałem, by można na podstawie ustawy, rozpatrzyć zapisy równoważne niewymagające zmian prawnych i tak, zamiast wprowadzać Strefę Ograniczonej Emisji z możliwością wjazdu pojazdów: - z sinikiem diesla spełniającą normy emisji Euro 6, - z silnikiem benzynowym spełniającą normą emisji co najmniej Euro 4, proponowałem zastosowanie ograniczenia (w praktyce równoważnego) tj. utworzenia Strefy Czystego Transportu z wyłączeniem następujących pojazdów: - z silnikiem diesla, dla których data pierwszej rejestracji wypada po 1 września 2015 roku (co odpowiada dacie obowiązywania normy EURO6).	**NIE UWZGLĘDNIONO** Istotnie w przytoczonej ustawie stworzono możliwość wprowadzenia innych wyłączeń niż zaproponowane w ust. 3, jednak zaproponowane przez Opiniującego rozwiązanie zakłada oparcie funkcjonowania strefy na stworzonych w jej ramach wyłączeniach, podczas gdy intencją ustawodawcy było co do zasady wprowadzenie strefy, w której (zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elekromobilności i paliwach alternatywnych) mogą poruszać się głównie samochody elektryczne, napędzane wodorem i napędzane CNG. Utworzenie strefy w oparciu o przedstawioną propozycję mogłoby zostać potraktowane jako nadinterpretacja prawa. Większość samochodów, które poruszałyby się w strefie nie wypełniałby głównych założeń ustawodawcy, ale poruszałyby się w niej głównie pojazdy wyłączone spod obostrzeń. W Programie nie proponuje się strefy wg ww. ustawy. Doświadczenie Krakowa, związane z wprowadzeniem jej w dzielnicy Kazimierz, prowadzą do wniosku, iż ograniczenia te są zbyt rygorystyczne (strefa dla pojazdów elektrycznych, napędzanych wodorem i napędzanych CNG). W związku z tym proponuje się strefę czystego transportu w oparciu o normy emisji spalin w momencie przyjęcia odpowiednich przepisów.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		- z silnikiem benzynowym, dla których data pierwszej rejestracji wypada po 1 stycznia 2006 roku (co odpowiada dacie obowiązywania normy EURO4). Uzasadniłem powyższą propozycję następującym twierdzeniem: Data pierwszej rejestracji, w przeciwieństwie do norm euro, obecnie jest zapisywana w dowodzie rejestracyjnym, więc nie ma problemu ze sprawdzeniem, czy dany pojazd na tej podstawie byłby upoważniony do wjazdu do strefy. Państwo nie próbowaliście nawet rozważyć takiej opcji, która była wcześniej zgłoszona, tylko oparliście się na zmianach ustawowych, które być może nastąpią w bliżej nieokreślonej przyszłości. W dodatku zmiany ustawowe będą wymagały zmian w dowodach rejestracyjnych oraz w bazie CEPiK co dodatkowo wydłuży czas ewentualnego wprowadzenia stref. W związku z powyższym negatywnie opiniuje powyższy projekt	
1134	**Inne**	Ograniczanie ruchu pojazdów z określoną normą emisji spalin jest zgubne, gdyż spaliny od pojazdów silnikowych stanowią najmniejszy procentowo udział w tworzeniu smogu. Kraków jest małym miastem które posiada bardzo dużą ilość mieszkańców, dlatego infrastruktura nie powinna skupiać się na pieszych, czy rowerzystach - w obecnych czasach prawie każdy przemieszcza się samochodem. A zdecydowana większość z nas, samochodami starszymi niż 8 lat. Nie wspomnę już o kulturze motoryzacyjnej Krakowa i organizowanych przez to miasto rajdach i zlotach pojazdów zabytkowych, aut terenowych, motocykli bądź pojazdów wojskowych. "Program ochrony powietrza" nie zakłada wyjątków dla w/w pojazdów. Uważanie ruchu pojazdów silnikowych za źródło smogu jest błędne i nie poparte naukowymi argumentami	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1135	**Osoba prywatna**	Nie rozumiem dlaczego w treści programu nie przewidziano wyjątku dla samochodów zabytkowych. Takie samochody są przecież ikoną motoryzacji i jeżdżącymi pomnikami historii. Uważam, że nie mogą przyczyniać się do pogorszenia się jakości powietrza w województwie małopolskim - często zdarza się, że robią one rocznie tyle kilometrów, ile nowsze samochody dziennie. Dodatkowo, niejednokrotnie zdarza się, że okres jesienno - zimowy spędzają w garażu, a to właśnie wtedy problem z jakością powietrza jest największy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1136	**Osoba prywatna**	Dlaczego delegalizujecie pojazdy zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1137	**Osoba prywatna**	Zostawcie samochody w spokoju a weźcie się za prawdziwy problem jakim są podkrakowskie miejscowości! Przecież nie od wczoraj wiadomo, że to właśnie one odpowiadają za kiepską jakość powietrza a nie żadne samochody.. podpowiem, że problemu należy szukać na północy i zachodzie Krakowa	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1138	**Osoba prywatna**	Projekt w tej formie oceniam negatywnie, ponieważ nie uwzględnia on pojazdów zabytkowych. Pojazdy te często nie spełniają norm EURO aczkolwiek ich udział jest moim zdaniem znikomy. Co więcej poruszają się zazwyczaj latem, gdy poziomy nie są tak bardzo przekroczone.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1139	**Osoba prywatna**	warunki życia mieszkańców tworzy się nie przez zakazy i ograniczanie praw obywateli do swobodnego życia, ale przez zaoferowanie lepszych warunków do życia. Zezwalanie na zabudowe bez planów,, zabudowanie każdego skrawka terenu....to niszczy powietrze, a nie samochody.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r.*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			– *TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1140	**Osoba prywatna**	Dlaczego w projekcie nie znalazł się zapis wyłączający z restrykcji dotyczących norm spalania samochodów klasycznych/zabytkowych? Czy wraz z wprowadzeniem nowych zasad ochrony powietrza i regulowania norm spalania pojazdów spalinowych, wyklucza się możliwość przemieszczania się samochodami	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		starszymi, reprezentującymi wartości kulturowe i historyczne po tak mocno związanym z historią Polski i Europy mieście jakim jest Kraków?	oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1141	**Osoba prywatna**	Bardzo duży cios w stronę właścicieli klasycznych samochodów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1142	**Osoba prywatna**	Chciałabym zapytać, co Państwo mają na celu zrobić dla ludzi, którzy pracują przy użyciu swoich samochodów, tych którzy nie mogą sobie pozwolić na korzystanie z komunikacji zbiorowej, czy to ze względu na charakter, czy też lokalizację miejsca pracy. Większość pojazdów, które spełniają Państwa wymogi mają cenę zaporową dla przeciętnego pracownika, a w wielu sytuacjach wzięcie kolejnego kredytu, aby wymienić pojazd, jest niemożliwe. Proszę nie zapomnieć, że okres spłaty kredytu w wysokości 50 tysięcy złotych może zająć nawet 10 lat. Przy uwzględnieniu wysokich rat czas ten może udać się skrócić o połowę, jednak zakup auta za wyżej wymienioną kwotę wiąże się z nabyciem pojazdu kilkuletniego, a więc w nawet najbardziej optymistycznej wersji, nabycie pełnych praw do przedmiotu handlu nastąpi po 5 latach, czyli pojazd będzie miał wtedy 7 lub 8 lat. Co z ludźmi, którzy jeszcze spłacają kredyty na swoje auta? Czy będą skłonni Państwo przejąć na siebie niespłacone kredyty? Co z samochodami, które nie mieszczą się w Państwa projekcie? Czy zakup aut, które Państwo aprobują, zostanie dofinansowany w stopniu wystarczającym, aby każdy pracujący na terenie Krakowa mógł sobie pozwolić na transakcję?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[269], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1143	**Osoba prywatna**	Na was tez przyjdzie pora, a wtedy traficie w odstawke w ciemny kąt. Zdrową atmosfere sami psujecie waszymi głupotami Nie pozdrawiam	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1144	**Osoba prywatna**	Uważam, że samochody starsze, które spełniają normy powinny mieć prawo wjazdu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[269] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.
1145	**Osoba prywatna**	Jak tak można zabijać klasyczna motoryzacje przecież te samochody są bardzo piękne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta..
1146	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się z propozycją programu	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1147	**Osoba prywatna**	Dlaczego projekt uchwaly nie uwzglednia/rozgranicza starych pojazdow/klasykow? Powinny byc wyłączone z proponowanych obostrzeń!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	**Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego** *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1148	**Osoba prywatna**	Negatywna	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1149	**Osoba prywatna**	Dlaczego nie zostały uwzględnione pojazdy zabytkowe i takie które zabytkami w przyszłości będą Historia motoryzacji jest tak samo ważna jak ekologia na świecie?!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1150	**Osoba prywatna**	Negatywna opinia dotycząca planów ograniczenia emisji z transportu: -ograniczenia w komunikacji prywatnej na terenie Krakowa nie powinny obejmować pojazdów , które zgodnie z obowiązującymi przepisami są dopuszczone do ruchu na terenie RP i należą do osób zameldowanych na terenie m.Krakowa -ograniczenia w ruchu prywatnych pojazdów powinny w pierwszym rzędzie dotyczyć osób zameldowanych poza terenem .Krakowa,a nie jego mieszkańców(park & ride itp.) -przedstawiane projekty nie przewidują sytuacji szczególnych,jak np. konieczność korzystania z pomocy lekarskiej (wizyty u specjalistów,lub w szpitalach zlokalizowanych w centrum miasta oraz sytuacji wymagających dotarcia do określonego miejsca w centrum miasta-muzeum,kino,teatr itp.grup osób np.rodzin) -nieprzemyślane ograniczanie miejsc parkingowych oraz zwężanie ulic i rozbudowa ścieżek rowerowych,w miejscach o znikomym ruchu rowerowym dyskryminuje osoby,które z różnych powodów-wieku,stanu zdrowia,konieczności załatwiania określonych spraw nie mogą korzystać z komunikacji rowerowej, czy też komunikacji miejskiej,jednocześnie niepotrzebnie generując tłok na jezdni i spowalniając ruch (przyczyniając się tym sam do wzrostu zanieczyszczenia) -nieprzemyślane podwyżki opłat za komunikację miejską,powiększanie stref płatnego parkowania przy jednoczesnym ograniczaniu miejsc parkingowych oraz nieprzemyślanego zwężania ulic, zamiast wpływać na ograniczenie ruchu,tylko go zwiększają poprzez sprzyjanie tworzeniu korków -nie wzięto pod uwagę osób prowadzących różnego rodzaju działalności gospodarcze w centrum miasta i związanej z tym niezbędnej mobilności i dostarczenia towarów -arbitralne narzucanie rozwiązań ,bez żadnej odczuwalnej pomocy przy np.wymianie samochodu z napędem spalinowym na hybrydowy lub elektryczny rażąco dyskryminuje mieszkańców Krakowa, których nie stać na rozwiązania hybrydowe lub zakup nowych samochodów(badania przeprowadzone w Rzymie i kilku miastach na terenie Niemiec dowiodły,że ograniczenie ruchu pojazdów z silnikami diesla nie wpłynęło na poziom zanieczyszczenia powietrza) -działania w zakresie organizacji ruchu skierowane są de facto przeciwko mieszkańcom miasta, traktowanym jedynie jako źródło pieniędzy dla władz miasta -brak przepisów lub brak egzekwowania istniejących przepisów regulujących poruszanie się osób korzystających z hulajnóg bądź rowerów zarówno na pasach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przeznaczonych dla ruchu samochodowego lub pieszego, oraz korzystania ze ścieżek rowerowych -rażące nieliczenie się z interesem i prawami mieszkańców Krakowa narusza swobody obywatelskie wyartykułowane w Konstytucji RP	oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[270] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08

[270] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1151	**Przedsiębiorca**	Kto i w jakiej wysokości poniesie koszty tak abstrakcyjnej decyzji ? Na co mogą liczyć przedsiębiorcy , szczególnie ci mniejsi , zakłady rzemieślnicze ? Decyzja o takim charakterze powoduje postawienie ich w sytuacji być albo nie być. Drobnych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przedsiębiorców zwyczajnie nie stać w obecnej sytuacji na zakup pojazdów spełniających podane normy . Podobnie ma się sprawa z mieszkańcami. Większość ma pojazdy kilkunastoletnie , sprawnie techniczne. Ogranicza się ich prawo własności. Następna sprawa, to upadek wielu małych firm różnych branż, co wiąże się z utratą dochodów i miejsc pracy. Sprawa dostaw różnego rodzaju towarów do miasta to kolejna kwestia , nikt kto posiada sprawny pojazd nie będzie go wymieniał dla dostaw do Krakowa. Już teraz wiele firm spoza miasta nie chce dostarczać materiałów do firm położonych w niektórych częściach miasta - powodem są ograniczenia w ruchu w mieście (szczególnie zwężania jezdni, koszty parkowania itp) Argumentację, że jest komunikacja miejska można między bajki włożyć , nikt nie będzie tracić czasu na podróżowanie drogą komunikacją, by załatwić jedną sprawę na drugim końcu miasta tracąc na to połowę dnia. Samochodem załatwia się to w godzinę. Dość już chyba tych pseudo ekologicznych wygłupów , smog jak był tak jest i takie działania jak proponowane w uchwale tego nie załatwią Dość zwalania winy na kierowców i ich samochody.	Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[271], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1152	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizowac pojazdy zabytkowe tworzące pamiątkę kultury ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

[271] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1153	**Osoba prywatna**	Nie ma sensu dodawania kolejnych ograniczenia na samochody cywilne o napędzie spalinowym gdyż nie one są głównym źródłem zanieczyszczeń. Powinno zwalczać główny problem którym są środki transportu wodnego i powietrznego a spoza strefy transportu Elektrownie i fabryki. Póki będziemy wytwarzać energię przy użyciu węgla nigdy nie będzie czystego powietrza w tym kraju. Co powoduje że pojazdy cywilne i napędzie elektrycznym nie mają sensu. Zamiast spalać 15mln L benzyny będziemy spalać 3 razy tyle węgla. Nic to nie zmieni.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1154	**Osoba prywatna**	Brak możliwości wjazdu samochodami klasycznymi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1155	**Przedsiębiorca**	Pominięte zostały samochody zabytkowe. Projekt jest bublem prawnym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1156	**Osoba prywatna**	Jak zwykle byle jakość w tworzeniu nowych przepisów . W miastach o znacznie wyższej randze w stosunku do brudnego, niechlujnego i zaniedbanego Krakowa klasyki mogą poruszać się bez żadnych ograniczeń. Jak zwykle u nas udaje się, że się coś robi. Nie tędy droga do poprawy jakości powietrza w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1157	**Osoba prywatna**	Jestem posiadaczem pojazdu wpisanego do rejestru zabytków, mieszkańcem centrum miasta. Mój samochód spala ok 100l paliwa, to tyle, co przeciętna taksówka w trzy dni. Proszę o dodanie wyjątku dla samochodów na żółtych tablicach, bądź takich, uznanych z mocy ustawy lub przez rzeczoznawców za pojazdy unikatowe. Chrońmy dziedzictwo motoryzacji!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1158	**Osoba prywatna**	Ustawa nie powinna zakazywać klasyków. Czyli samochodów starszych które jednak dalej jeżdżą i reprezentują początki aktualnych samochodów i wcale więcej nie palą szczególne te po 2000 roku!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1159	**Osoba prywatna**	Dlaczego projekt nie uwzględnia samochodów zabytkowych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1160	**Osoba prywatna**	Dlaczego w projekcie nie uwzględniono samochodów zabytkowych i klasycznych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1161	**Przedsiębiorca**	Jak można zdelegalizować klasyki? Toż to rozbój w biały dzień! Nie pozdrawiam!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1162	**Osoba prywatna**	Brak informacji o Autach zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1163	**Osoba prywatna**	To zbrodnia zabraniać obywatelom realizować ich pasję jaką są klasyczne samochody, które stanowią dziedzictwo kulturowe. Radzę się skupić na wyeliminowaniu aut niesprawnych technicznie (znacznie bardziej zatruwających środowisko) a auta sprawne, ze wszystkimi filtrami zostawić w spokoju, aby cieszyły oko również przyszłych pokoleń	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod

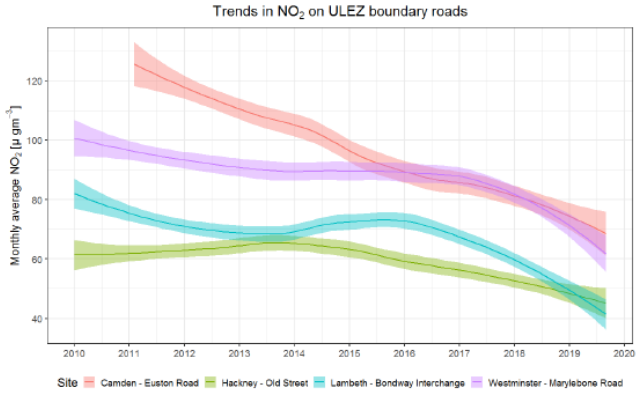
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1164	**Osoba prywatna**	Jak najbardziej idea walki o czyste powietrze jest dobra, ale ustawa taka wykluczyc moze komunikacyjnie znaczna grupe ludzi, poniewaz zakupy kilku letniego auta dla wiekszosci ludzi jest czesto poza zasiegiem finansowym, do tego nalezy dodac fakt iz komunikacja publiczna nie dziala w sposob jaki by sie od niej oczekiwalo. kolejna kwestia sa pojazdy zabytkowe / kolekcjonerskie, co z nimi ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[272], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

[272] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1165	**Osoba prywatna**	Bubel w postaci strefy czystego transportu nigdy nie powinien mieć miejsca! Niszczenie i utrudnianie zycia mieszkańcom musi mieć jakieś granice!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[273], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2

[273] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.
1166	**Osoba prywatna**	Obostrzenia dotyczące samochodów osobowych osób prywatnych mieszkających w Krakowie są zbyt restrykcyjne. Należy poprawiać infrastrukturę drogową aby minimalizować konieczność ruchu tranzytowego przez miasto. I eliminacja ruchu tranzytowego nie może polegać jak w tej chwili na utrudnianiu ruchu bez lepszej alternatywy. Te działania nie mają nic wspólnego z ekologią, samochody stoją w korkach generując więcej zanieczyszczeń i kosztów dla mieszkańców. Najpierw odpowiednie duże P&R z dobra I tania komunikacja.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1167	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować Klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1168	**Osoba prywatna**	Legalizacja klasyków	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1169	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków ma zostać strefą bez możliwości wjazdu pojazdów zabytkowych, gdzie w innych miejscowościach na świecie w których są wprowadzone strefy czystego powietrza, zawsze jest wyjątek zezwalający na wjazd pojazdów zabytkowych, które i tak używane są bardzo rzadko a ich całoroczna emisja jest znikoma w porównaniu nawet do najnowszych samochodów, właśnie że względu na mikroskopijny przebieg w ciągu roku. Pojazdy zabytkowe w przeważającej większości nie są używane w okresie zimowym, kiedy występują największe przekroczenia emisji związków szkodliwych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1170	**Osoba prywatna**	Z ustawy wyłączyć klasyki motoryzacji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1171	**Osoba prywatna**	dotyczy: Konsultacje Programu ochrony powietrza Składam sprzeciw przeciwko próbom ograniczenia i zakazu poruszania się pojazdami niespełniającymi norm Euro na obszarze miasta Krakowa. Nie m żadnych wiarygodnych przesłanek przemawiajacych za takimi ograniczeniami. Dla przykładu miasta w Niemczech które kilka lat temu wprowadziły takie zakazy obecnie ze zdziwieniem rejestrują wyższe zanieczyszczenia niż miasta które takich zakazów niewprowadziły. Jak życie pokazuje /oszustwa producentów/ pojazdy spełniają normy tylko "na papierze". O takich rowiązaniach można mysleć	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		najwcześniej za 10 lat kiedy zarówno technologie motoryzacyjna jak i mozliwości finasowe mieszkańców pozwolą realnie mysleć o takich rozwiązaniach/przypominam że dzieki polityce miasta mieszkańcy Krakowa są grupą o jednych z najnizszych dochodach w Polsce/.Ponadto takie rozwiązanie jest skrajnie niekonstytucyjne i krzywdzące. Posiadacz starszego samochodu jako człowiek uboższy przeważnie pokonuje rocznie zaledwie ułamek dystansu pokonywanego przez posiadacza samochodu nowszego, więc jego wpływ na poziom zanieczyszczenia jako posiadacza starego samochodu w porównaniu do samochodu spełniajacego wyższe normy emisji spalin i tak będzie marginalny, a podobno wszyscy sa równi wobec prawa.Trzeba cechować się wyjątkową naiwnością i brakiem wiedzy wierząc w "proste" rozwiązania. We Francji w latach 60/70, zakładano że skoro samochody palą mniej to będzie mniejsze zanieczyszczenie , tylko nikt nie przwidział :), że w związku z tym ludzi będą więcej jeździć , więc efekt był odwrotny.Zwracam się również z wnioskiem o przywrócenie możliwości użytkowania kominków i stosowania drewna jako paliwa opałowego jako energii odnawialnej. Jego wpływ na wzrost pzoiomu CO2 jest neutralny w przeciwieństwie do wymuszonego na mieszkańcach Krakowa nakazu stosowania gazu i oleju opałowego. Tą kwestię podnosiłem w poprzednich konsultacjach przed wprowadzenim ograniczeń stosowania paliw stałych, dając przykład krajów skandynawskich gdzie np. w Danii już w 2016 wprowadzono zakaz sotosowania jako paliw do ogrzewania zarówno gazu jak i oleju opałowego!!!, a obecnie ci którzy mieli takie rozwiązania już wcześniej są karani opłatami za emisję CO2. Miasto Kraków bezmyślnie zmusiło mieszkańców do szkodliwych rozwiązań równocześnie głosząc wprowadzenie programu-rozwiązań zapobiegających zmianom klimatu. Tych sprzeczności nie da się rozsądnie wytłumaczyć. Dlaczego np. kominki w Berlinie /praktycznie w każdym domu/ nikomu nie szkodzą a te same kominki w Krakowie są przyczyna całego zła?. Stopień manipulacji półprawd i samozwańczych ekspertów-ekologów jest porażający.	normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[274], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu

[274] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1172	**Osoba prywatna**	Dlaczego miasto Kraków chce zakazać ruchu samochodów zabytkowych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1173	**Nauka**	1. Wydaje się, że jedną z części składowych problemu zanieczyszczenia pochodzącego od transportu jest niedostateczne obecnych przepisów. Na ulicach Krakowa nie problem zauważyć "kopcące" samochody prawdopodobnie z wyciętymi katalizatorami. Po wprowadzeniu dodatkowych ograniczeń można domniemywać, że łamiący przepisy obecnie będą je łamać nadal, demoralizując praworządnych obywateli. 2. Proponowane zmiany są nieproporcjonalnie uderzą w rodziny wielodzietne. Zdecydowana większość modeli samochodów która jest w stanie przewieźć rodzinę z 3 i 4 dzieci napędzana jest silnikiem Diesla. Rodziny takie będą zmuszone kupić samochód nowy, lub prawie nowy, by spełnić normę EURO 6, która ma wejść do 2025 roku. Nowe samochody dla dużej rodziny są też odpowiednio droższe. Nawet w benzynowej wersji kosztują przynajmniej 110-150 tys, a w elektrycznej ok 170-200 tys zł (NV200). 3. Należy podkreślić, że ograniczenia w transporcie mają zauważalny wpływ na zanieczyszczenie jeśli chodzi o emisję NO2. Jeśli chodzi o zanieczyszczenie pyłami PM są one praktycznie bez znaczenia, co pokazują niezmienione poziomy PM w czasie pandemii kiedy ruch samochodowy zamarł. Mierzone poziomy NO2 w czasie pandemii spadły jedynie średnio o niskie kilkadziesiąt%, w zależności od stacji pomiaru. Jest to zauważalny spadek. 4. Scenariusz 5 - zakaz poruszania się innymi samochodami niż elektrycznymi lub wodorowymi od roku 2030 jest też kompletnie nierealistyczny: - należy się zastanowić czy infrastruktura energetyczna wytrzyma codzienne ładowanie setek tysięcy samochodów elektrycznych. Zakładając, że krakowiacy będą ładować w nocy ze zwykłego gniazdka 100 tys. samochodów (przy zarejestrowanych ok 400 tys. samochodach), z gniazdka mocą 2kW, daje to	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		konieczną moc ładowania 200 MW, wzrost dziennego zużycia conajmniej o setki MWh, być może więcej (trzeba by to dokładnie zamodelować). Wg Tauronu dobowe dzienne zużycie energii w 2016 roku to 225,01 MWh (tylko w ich sieci), zatem ładowanie samochodów zwiększyłoby zapotrzebowanie w sposób znaczny. - należy wziąć pod uwagę, że użytkowanie samochodów elektrycznych jest póki co mało praktyczne, gdyż ładują się one bardzo długo, co czyni ich zastosowanie niepraktycznym na długich trasach, a zgodnie z proponowanymi zmianami korzystanie z samochodu spalinowego nawet do podróżowania "za miasto" jest okupione koniecznością przerw na ładowanie, przy czym "szybkie ładowarki" powodują znaczne szybsze zużycie ogniw baterii. - należy wziąć pod uwagę, że w przypadku samochodów elektrycznych włączenie ogrzewania kabiny znacząco zmniejsza zasięg, zatem należy się spodziewać jeszcze większego wzrostu zapotrzebowana na energię zimą. - należałoby wziąć pod uwagę, że samochody elektryczne są trudno dostępne jako samochody używane, a te dostępne często mają w znaczącym stopniu zużytą baterię (koszty wymiany baterii w ASO to kilknanaście-kilkadziesiąt tys. zł w zależności od modelu). Co więcej bateria zainstalowana w używanych, kilkuletnich samochodach jest technologicznie gorsza (szybciej się zużywa) od tych które można kupić jako nowe. Wymiana baterii poza ASO najczęściej nie prowadzi do instalacji baterii odpowiedniej jakości i trwałości. - przy zwiększonym znacznie popycie na samochody elektryczne może dojść do jeszcze wyraźniejszych wzrostów cen lub do ich braków u dealerów. Samochody elektryczne są obecnie "ciekawostką", nie maja walorów użytkowych i ekonomicznych pozwalających na masowe zastosowanie. 5. Pytanie czy racjonalny jest zakaz poruszania się samochodów zabytkowych. Istotą rejestracji auta jako zabytkowe był brak konieczności spełniania wszystkich obowiązujących norm, ze względu na "kulturalną" wartość takiego samochodu. Co więcej auta zabytkowe na ogół nie są codziennie eksploatowane.	Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[275], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1174	**Osoba prywatna**	Projekt ustawy beznadziejny i nie logiczny. Starsze samochody użytkowane sporadycznie to promil zanieczyszczeń. Proszę poprawić jakość powietrza poprzez skupieniu się na prawdziwej przyczynie zanieczyszczeń - ogrzewanie domów oraz działalność firm.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

[275] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1175	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie z delegalizować pojazdy zabytkowe? Powinien być od nich wyjątek.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1176	**Osoba prywatna**	Nie możemy dalej tolerować negatywnego wpływu, jaki małopolskie powietrze ma na nasze zdrowie. Koszty społeczne leczenia chorób górnych dróg oddechowych są gigantyczne. Jestem za długofalowym odejściem od paliw stałych i mądrą pomocą dla mieszkańców Małopolski, których nie stać na przejście na paliwa bardziej ekologiczne. Ale nie możemy dłużej	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
1177	**Osoba prywatna**	Proszę o rozpatrzenie programu pod kątem pojazdów klasycznych. Unieruchomienie, oznaczenie takich samochodów jako "nielegalnych" mija się z ogólnym pojęciem zabytków kulturowych, które mają być przecież cegiełką, upamiętnieniem przeszłości w obecnych czasach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1178	**Osoba prywatna**	Proszę o uwzględnienie samochodów klasycznych i zabytkowych jako wyjątki w użytkowaniu w strefie centrum miasta. Ponadto proszę pamiętać o tym, że piece i kominki na drewno są coraz skuteczniejsze i niektóre (z komorą dolnego spalania) są zeroemisyjne. PROSZĘ UWZGLĘDNIĆ WYJĄTKI!!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1179	**Osoba prywatna**	Jestem mieszkańcem województwa Łódzkiego, treść programu ochrony powietrza i wyszczególnienie w nim zakaz dotyczących aut zabytkowych jest bez sensownym pomysłem, skupcie się lepiej nad tym co ludzie palą w piecach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta.
1180	**Osoba prywatna**	Jak można usuwać pojazdy zabytkowe z krakowskiego krajobrazu? Ich właściciele zostaną z zabytkami unieruchomionymi w garażach...	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1181	**Osoba prywatna**	Ponieważ w sezonie grzewczym nie ma czym oddychać w mojej wsi, apeluję o skuteczne zapisy w programie ochrony powietrza, które pozwolą wyegzekwować wymianę i zakaz stosowania kotłów na paliwa stałe w regionie. Bez tego nic się nie zmieni. Przykład Krakowa, gdzie w sezonie grzewczym można teraz w porównaniu jeździć po ddech z gmin sąsiednich, pokazuje, że można i trzeba to zrobić.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
1182	**Osoba prywatna**	Chciałbym się dowiedzieć dlaczego w stolicy Małopolski pojazdy zabytkowe nie miałyby możliwości jazdy po ulicach?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1183	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochodu klasyczne ? brak możliwości poruszanie się tego typu pojazdem po Krakowie spowoduj brak sensu go posiadania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1184	**Osoba prywatna**	To kpina. Pod pretekstem dbania o mieszkańców, utrudnia sie im życie i sięga coraz bardziej do kieszeni. Jacek "beton" Majchrowski taczki czekają...	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1185	**Przedsiębiorca**	Czy w projekcie będzie przewidywane rozwiązanie dla poruszania się pojazdów zabytkowych po Krakowie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dziedzictwo kulturowe to również motoryzacja	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1186	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne oraz zabytkowe ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1187	**Osoba prywatna**	W związku z trwającymi konsultacjami nad aktualizacją Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski, wnoszę o przyspieszenie działań na rzecz ochrony powietrza poprzez wprowadzenie skutecznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, które umożliwią szybką poprawę fatalnej jakości powietrza w naszym regionie, realizowanie w pełni i bez zbędnej zwłoki opóźnień zapisów uchwały antysmogowej dla naszego województwa, a także wprowadzenie skutecznych narzędzi kontrolujących i zapobiegających niekontrolowanym emisjom z uciążliwych zakładów przemysłowych. Ja i moja rodzina zasługujemy, aby żyć w środowisku wolnym od zanieczyszczeń, których źródłem jest niska emisja z domowych palenisk oraz niekontrolowana emisja zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych. Po wprowadzeniu całkowitego zakazu spalania paliw stałych w Krakowie, widać i czuć jak bardzo pomogło to w poprawie jakości powietrza. Jednakże bez poprawy sytuacji w gminach ościennych, między innymi w Skawinie, w której mieszkam, Kraków nie odniesie pełnego sukcesu i dalej będzie zalewany smogiem z tzw. Krakowskiego obwarzanka. Niska emisja z domowych palenisk i brak skutecznych metod jej kontroli, spalanie byle czego, w tym fatalnej jakości zanieczyszczonego węgla wciąż oferowanego na wielu składach, w byle czym, sprawia, że w sezonie grzewczym, ale także późną jesienią i wczesną wiosną, nie ma czym oddychać. W Skawinie w szczególności dochodzą do tego stałe emisje przemysłowych zanieczyszczeń, w tym przypadki ich emitowania bez pozwolenia lub w większej ilości niż w pozwoleniu. Wszystko to sprawia, że przebywanie na otwartym powietrzu w naszej gminie zamiast pomagać zdrowotnie, zwyczajnie szkodzi i prowadzi do przewlekłych chorób u dzieci, dorosłych i osób starszych. Nasze zdrowie jest w Państwa rękach!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1188	**Osoba prywatna**	Prawo nie może działać wstecz! Obciążanie mieszkańców Krakowa przymusową wymianą samochodów jest nie zgodne z prawem. Proponował bym przepis który zakaże rejestracji z w/w normami spalin na terenie miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1189	**Inne**	Apel o skuteczny Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski . Na terenie województwa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan . W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie . Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego “kopciucha”. Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania “kopciuchów” z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu	pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski.	- Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	
1190	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków uderza w najbiedniejszych? Skąd mam teraz wziąć pieniądze na samochód spełniający normę euro 6? A te planowane ceny biletów bo to już po prostu horror!!! W Krakowie od 10 lat ale chyba nadchodzi czas by się wyprowadzić	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[276], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1191	**Osoba prywatna**	Planowane zmiany zabija w drugiej obwodnicy całą przedsiębiorczość, nie każda branża może działać poza centrum. Mieszkańcy nie wyprowadza się stąd tylko dlatego, że nie będą mieć możliwości wjazdu. Ale jeść muszą, musi mieć możliwość wjazd karetka czy dostawa zakupów. Ograniczenia co do Euro 4 i poniżej są	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

[276] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		słuszne, ale to może byc bezwzględny zakaz wjazdu dla wszystkich. Nigdzie nie jest tak na świecie, że auta do centrum nie wjeżdżaja.	Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1192	**Osoba prywatna**	Będąc mieszkańcem Tarnowa w dużym niepokojem przyglądam się co dziennie z okna mieszkania na dymy wydobywające się z kominów instalacji Zakładów Azotowych Tarnów. Temat ten był poruszony w wielu mediach społecznościowych i informacyjnych (np Gazeta Krakowska). Ostatni czas ograniczeń z powodu pandemii pokazał, że zmniejszenie natężenia ruchu komunikacyjnego faktycznie zmniejsza zanieczyszczenie powietrza ale nie w znacznym stopniu. Przeprowadzone testy toksyczności spalin 38 letniego Mercedesa wg normy WLPT wykazały, że jest o dziwo na równi z ekologią w stosunku do nowego modelu tej marki. Jedyny warunek był taki, że stan techniczny blisko 40 letniego auta był dobry i prawny ze znacznym przebiegiem. (Materiał dostępny w mediach społecznościowych) Podsumowując wypowiedź. Czy nie warto było by się przyglądnąć dużym zakładom emitującym znaczne zanieczyszczenie i stanie technicznym pojazdów? A powietrze poprawi się bez żadnych spec ustaw.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W odniesieniu do badań, o których mowa w uwadze, należy zauważyć, że przetestowany w nim został jeden egzemplarz, który bez wątpienia jest utrzymany w dobrym stanie technicznym, ale nie był on zgodny z oryginalną specyfikacją, gdyż w aucie zainstalowano katalizator, którego fabrycznie nie montowano. Badanie, nawet według tej samej procedury (w tym przypadku WLTP - *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure*) odnosi się do danej konfiguracji samochodu i nie uwzględnia wpływu na wyniki parametrów, takich jak: masa pojazdu, wyposażenie (obciążenie elektryczne układu wytwarzania energii elektrycznej), czy dynamikę, jaką zapewnia silnik. Stwierdzenie, że auta w wieku 28 lat generują takie poziomy emisji jak nowoczesne, nie jest możliwe na podstawie przedmiotowego eksperymentu. Ponadto, należy zauważyć, że wyniki uzyskane podczas badania wspomnianego egzemplarza pojazdu marki Mercedes-Benz W134 240d nie stanowią najniższych wartości. W tabeli wyników badań różnych pojazdów według WLTP (biorąc pod uwagę np. NOx), po uszeregowaniu według wartości rosnącej, wspomniany pojazd znajduje się w drugiej połowie tabeli, co oznacza, że przebadano wiele pojazdów nowoczesnych, których emisje są znacząco niższe, w tym pojazdy o większych gabarytach, podobnym przeznaczeniu oraz posiadających znacznie rozszerzone wyposażenie względem omawianego pojazdu używanego. Należy uwzględnić, że na poziom emisji ma wpływ stan techniczny pojazdu, moc silnika, masa pojazdu, wyposażenie, poziom rozbudowania systemów elektronicznych oraz gabaryt i przeznaczenie pojazdu. Rzetelne porównanie wymaga porównania aut o zbliżonej masie, dynamice, wyposażeniu oraz klasie, co oznacza, że konieczne byłoby wyszukanie w tabeli przebadanych pojazdów auta będącego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nowoczesnym odpowiednikiem omawianego pojazdu wykorzystanego do ww. eksperymentu, np. ze względu na wielkość, czy zdolności transportowe.
1193	**Przedsiębiorca**	Kto poniesie koszt wymiany samochodów nie spełniających normę EURO 6	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[277], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1194	**Osoba prywatna**	Program w swych założeniach całkowicie pozbawi możliwości wjazdu samochodów nie spełniających norm euro 4 / euro 5 (potem euro 4 / euro 6, a w docelowej wersji być może nawet ostrzejszych norm). Pozbawi to możliwości wjazdu do Krakowa np. samochodów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

[277] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1195	**Osoba prywatna**	Weźcie się za rozwiązywanie problemu, a nie nękanie kierowców, którzy w dużej mierze utrzymują to Państwo za pomocą podatków płaconych przy okazji użytkowania i zakupu samochodów. W czasach początku epidemii COVID 19 nikt po ulicach praktycznie nie jeździł, a normy powietrza były przekroczone wielokrotnie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[278]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu,

[278] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1196	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki ? Dlaczego te przepisy ograniczają moja wolność posiadanie samochodu 20 letniego który jest moim hobby ? Co z motocyklami ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1197	**Gmina Grybów**	Dotyczy: opinii w sprawie Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego W nawiązaniu do pisma znak SR-V.721.2.12.2020 z dani 2 lipca 2020 r. a otrzymanego w dniu 17 lipca br. o wydanie opinii Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego w trybie art.91 ustawy Prawo ochrony środowiska (t.j.Dz.U. z 2020 poz. 1219) niniejszym opiniuję projekt pozytywnie z uwagami. **Wnioskuję o zmianę następujących zapisów działań naprawczych**: **Uwaga nr1** **Dotyczy POP str 99 Zadania dla wszystkich instytucji publicznych w projekcie POP jest:** **1. Przy finansowaniu ze środków publicznych instalacji grzewczych na paliwa stałe o mocy do 1 MW, instytucje publiczne zobowiązane są zapewnić:** - finansowanie od 1 stycznia 2023 roku wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą o emisji cząstek stałych do 20 mg/dm^3 (przy 10% O_2) *proponowane zmiany:* *- wnioskuję o wycofanie się z ograniczenia dofinansowania tylko dla kotłów na biomasę spełniających emisję pyłów do 20 mg/m^3 (przy 10% O_2) i dopuszczenie kotłów na biomasę spełniających kryterium emisji pyłów 40 mg/m^3.* **Uzasadnienie uwagi:** Wnioskujemy o pozostawienie na dotychczasowym poziomie emisji cząstek pyłów dla kotłów na biomasę. Nie ma dotychczas uregulowań, które wprowadzałyby w obecnym czasie tak restrykcyjne i wyśrubowane normy emisji. Nie ma również takich przepisów prawnych – przypomnijmy, iż obowiązująca europejska dyrektywa dla ekoprojektu wymaga osiągnięcia emisji pyłów do 40 mg/m^3 w przypadku kotłów z automatycznym podawaniem paliwa oraz do 60 mg/m^3 dla emisji pyłów w przypadku kotłów z ręcznym podawaniem paliwa. **Uwaga nr 2** **Dotyczy POP str. 100-103 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin** **W projekcie POP jest:** **1.Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie w WFOŚiGW w Krakowie.** *proponowane zmiany:* *- rezygnacja z obowiązku utworzenia punktu obsługi Programu Czyste Powietrze,* rekomendujemy utworzenie takiego miejsca dobrowolnie (nie ma podstaw	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Data wprowadzenia ograniczeń dla finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m^3 została już zmieniona na 1 stycznia 2023 r. również na wniosek jednostek badawczych oraz przedsiębiorstw, które wskazywały na konieczność zapewnienia czasu na dostosowanie produkcji. Oznacza to, że ograniczenie to wejdzie w życie w roku, w którym zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Małopolski w województwie małopolskim wszystkie pozaklasowe urządzenia grzewcze powinny być wymienione. Największa liczba wymian w województwie powinna zostać zrealizowana do końca 2022 roku. Wymagania dla urządzeń na biomasę zostały przedefiniowane w kontekście dostępności urządzeń na rynku i prowadzonych badań nad nowymi urządzeniami. Zmieniony termin uwzględnia nową sytuację gospodarczą oraz konieczny postęp w produkcji nowych urządzeń na biomasę spełniających wskazane wymagania emisyjne. Warto podkreślić, iż już dotychczas w Programie Priorytetowym Czyste Powietrze zwraca się uwagę na wartość wskaźnika emisji cząstek stałych w przypadku dofinansowywania kotłów na biomasę, przyznając wyższe dofinansowanie (w odniesieniu zarówno do maksymalnej kwoty oraz % dofinansowania) dla kotłów spełniających wyższe wymagania emisyjne. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		prawnych, aby wprowadzać takie obowiązki)*, w miarę potrzeb i możliwości, utworzenie niniejszego punktowane byłoby przy ubieganiu się o udział w naborach projektów do dofinansowania ze środków zewnętrznych i z WFOŚiGW w Krakowie. Zwracam uwagę na fakt, że data 1 stycznia 2021 roku jest nierealna do dotrzymania jeśli chodzi o utworzenie punktu programu Czyste Powietrze również ze względu na obecne ograniczenia związane z zagrożeniem epidemicznym koronawirusem.* **W projekcie POP jest:** **2.Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy.** **W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. Należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys. – co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. – co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku miasta Krakowa – co najmniej 6 Ekodoradców.** **Proponowane zmiany:** **- rezygnacja z obowiązku zatrudnienia ilości Ekodoradców uzależnionej od ilości mieszkańców gminy,** **W projekcie POP jest:** **5.Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy:** **- co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku,** **- co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku** *proponowane zmiany:* *- wydłużenie terminu wykonania inwentaryzacji ogrzewania budynków- terminy ustalone proporcjonalnie do osiągnięcia w roku 2023 wartości co najmniej 90% w gminie (np. do końca 2021 roku – 60% do końca 2022 roku – 90%),* **W projekcie POP jest:** **8.Wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym;** **- przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski.** *proponowane zmiany:* *- przesunięcie terminów opracowania analizy skali ubóstwa do 30 czerwca 2023r. oraz uwarunkowanie obowiązku wsparcia tych mieszkańców od możliwości danej gminy.* **<u>Uzasadnienie uwagi:</u>** **W związku z zagrożeniem epidemią wirusa SARS-Co V-2 przewiduje się zmniejszenie środków, które wpłyną do budżetu gminy. To samo dotyczy również środków unijnych.** Oprócz tego problemem jest też odpowiednie	2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zabezpieczenie w tak krótkim czasie zasobów **lokalowych** i ludzkich (przeszkolenie pracowników) jeśli chodzi o punkt obsługi Programu Czyste Powietrze. Wnioskujemy o zmianę zapisów dotyczących utworzenia punktu obsługi programu Czyste Powietrze i stanowiska Ekodoradcy w każdej gminie. Jeśli chodzi o punkt obsługi programu priorytetowego Czyste Powietrze termin **1 styczeń 2021r**. jest „nierealny" do dotrzymania. Ponadto uzależnianie w gminach liczby etatów dla Ekodoradcy od wielkości gminy wydaje się „nietrafiona" uważamy że powinna być uzależniona od potrzeb i możliwości gminy. W większych ośrodkach istnieją firmy komercyjne wykonujące usługi doradcze w tym zakresie, gorzej jest z mniejszymi gminami typu wiejskiego, gdzie osoby w większej mierze zwracają się z prośbą o pomoc i doradztwo do urzędów gmin. W świetle obecnie prowadzonych prac w sprawie podziału budżetu gdy przewidywane są „cięcia" środków unijnych niewiadomą dziś jest zapewnienie, że w ramach RPO na lata 2021-2027 znajdą się środki na dofinansowanie zatrudnienia Ekodoradców. Trudne na dzień dzisiejszy wydaje się osiągnięcie poziomu kontroli systemowych budynków oraz poziomów wykonanych i wprowadzonych do bazy inwentaryzacji ankiet ogrzewania budynków. Przypomnijmy, iż w większości gminy nie posiadają straży gminnych, uchwalenie stosownych uchwał i zabezpieczenie środków w budżetach gminy będzie wymagać czasu. Program zakłada „intensywne kontrolowanie" przez straż gminną lub upoważnionych pracowników gmin gospodarstw domowych w zakresie zakazu spalania odpadów i paliw stałych do ogrzewania budynków. Realizacja tego obowiązków wymagać będzie „znalezienia" środków na zaangażowanie dodatkowych pracowników – program nie przewiduje środków finansowych na ten cel. Nasza gmina wg zapisów nowego POP ma zapewnić kontrole planowe w ilości – 80 w roku 2020, 200 w roku 2021 i 2022 oraz 400 w roku 2023. Z jakich środków mamy sfinansować zatrudnienie nowych pracowników od 2021 (na kontrole muszą wyjść w teren przynajmniej 2 pracownicy) gdyż tak zintensyfikowane kontrole nie będą w przeprowadzić obecnie zatrudnieni pracownicy, którzy mają przydzielone inne zadania. Nadmieniam, że **projekt tegoż programu zawiera szereg pozytywnych działań**, które wymagają wysokich nakładów finansowych samorządów i mieszkańców oraz rozległych w czasie prac, których wykonanie jest realne tylko i wyłącznie przy pomocy bezpośredniego wsparcia na realizację działań naprawczych. Do realizacji części tegoż programu na dzień dzisiejszy brak jest również odpowiednich regulacji prawnych i organizacyjnych umożliwiających skuteczne realizowanie działań w nim zawartych. Program taki może być nierealny do realizacji dla organów administracji samorządowej, dla których wytycza obowiązki.	pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. Liczba Ekodoradców została uzależniona od liczby mieszkańców w gminie, co jest wynikiem doświadczeń zdobytych w ramach projektu zintegrowanego LIFE. Większość ich działań to działania wymagające kontaktu z mieszkańcami, dlatego w przypadku większych gmin konieczne jest utworzenie większej liczby stanowisk. 4. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 5. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Obecna rzeczywistość, trudna sytuacja i blokada w zakresie normalnego funkcjonowania prawie we wszystkich sferach życia powoduje, iż zapisy Programu w obecnym kształcie nie są możliwe do osiągnięcia. W związku z powyższym wnioskujemy o ponowną dogłębną analizę finansową i czasową co do dat granicznych w zakresie proponowanych zapisów nowego POP pod kątem obecnej sytuacji w Polsce. Prosimy o uwzględnienie naszych uwag w proponowanym Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego.	Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 6. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*". Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1198	**Osoba prywatna**	Dlaczego samochody klasyczne (zabytkowe) nie są uwzględnione jako wyjątek w programie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1199	**Osoba prywatna**	Chciałbym zwrócić uwagę na przeoczenie kwestii samochodów klasycznych i zabytkowych. Z racji wieku nie będą one spełniać normy emisji spalin. Uważam	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jednak, że trzeba dla nich zrobić wyjątek, ponieważ w naszym mieście i okolicach jest ich bardzo dużo. Szkoda by było stracić tak wiele wartościowych zabytków. Oprócz tych, których właścicielami są osoby prywatne, wiele takich pojazdów na w swoich zbiorach Muzeum Inżynierii Miejskiej. Dodatkowo chciałbym przypomnieć chociażby o działającej kilka dni temu muzealnej linii MPK 439 na której to jeździły właśnie zabytkowe pojazdy. Liczę na wzięcie pod uwagę tych faktów.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1200	**Osoba prywatna**	Kwarantanna , pokazała że ruch uliczny ma mały wpływ na zanieczyszczenie. Kraków leży w niecce i potrzebuje korytarzy powietrznych które z uporem maniaka są zabudowywane. I tutaj czerwona kartka dla prezydenta Miasta Krakowa który takie pozwolenia wydaję. Uważam że tak duże restrykcje mijają się z celem. Obywatele Krakowa nie są majętni i nie stać ich na wymianę aut na nowe z salonu... Kolejna uwaga, brak przepisów mówiących o samochodach zabytkowych. Czyli jeżdżących na żółtych blachach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[279]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście

[279] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1201	**Osoba prywatna**	Kwestia ograniczania transportu różnymi strefami i normami jest bezzasadna. 1.po wybuchu pandemii transport się zatrzymał. Co nam to pokazało? Że bierze o niewielki udział w całości zanieczyszczeń. 2. Polska to nie Niemcy i Polaków nie stać na nowe samochody i długo się to nie zmieni. 3. Jak to ostatnio bywa, wszystkie zmiany, ustawy, pisane na kolanie - co z autami klasycznymi? Tylko na lawetach będzie można je przemieszczać? Udział w rynku klasyków i ilość kilometrów jakie pokonują te auta jest znikoma. A w propozycjach zmian ani słowa na temat wyłączeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[280]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu)

[280] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[281], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1202	**Osoba prywatna**	A co z samochodami zabytkowymi oraz na przykład food truck'ami?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

[281] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1203	**Osoba prywatna**	Absurd	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1204	**Osoba prywatna**	Jestem posiadaczem, miłośnikiem i użytkownikiem aut zabytkowch - rejestrowanych na żółtych tablicach lub nie. Nie uwzględnienie aut zabytkowych w wyjątku dopuszczającym do ruchu to rozbój w biały dzień i kpina z obywatela. W całej europie zabytkowe auta są dopuszczone jako wyjątki do ruchu w strefach ekelogicznych - np. Berlin, Paryż, itd.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[282]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu

[282] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Poza tym brak ruchu samochodowego w czasie pandemi pokazał, że to nie samochody są źródłem zanieczyszczeń powietrza w Krakowie. Wskaźniki wtedy spadły o raptem jednostkowy procent o ile w ogóle. Kogo chcecie zrobić w konia ? Obywateli, którzy na Was łożą swoje podatki. A Won z takimi urzędnikami !!!	zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1205	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne pojazdy motoryzacyjne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1206	**Osoba prywatna**	Dlaczego samochody osobowe zostały uznane jako największy szkodnik dla czystego powietrza? Co z pojazdami klasycznymi, które w ciągu roku przebywają tyle kilometrów co inne w jeden dzień? Nie trzeba być ekspertem w dziedzinie motoryzacji, żeby wiedzieć o ile większym ekologicznym problemem są samochody ciężarowe i autobusy. Nie mówiąc o piecach w domach, w których ludzie segregują śmieci na palne i niepalne. To właśnie w okresie grzewczym problem jest największy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1207	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby	analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa	mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1208	**Urząd Miejski w Brzesku**	Poniżej przekazuję uwagi do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego: 1. Z uwagi na ograniczenia finansowe wynikające z obecnych już wysokich obciążeń budżetu gminy nierealnym jest przeznaczenie 1 % budżetu na	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dopłaty do wymiany kotłów, termomodernizację oraz montaż OZE, jak również wprowadzenie programów osłonowych dla najuboższych mieszkańców Gminy bez zewnętrznej pomocy finansowej lub zwiększenie dochodów budżetu gminny poprzez zmiany ustawowe. 2. Należy rozważyć wprowadzenie zapisu o konieczności przekazywania sprawozdań przez Starostwa Powiatowe do Gmin, dotyczących montażu źródeł ciepła w nowych budynkach za dany rok kalendarzowy. 3. Konieczne jest uruchomienie przez UMWM dofinansowania do montażu kotłów na paliwa stałe spełniające wymogi ekoprojektu. O dofinansowanie wnioskują ludzie starsi, których jedynym źródłem dochodu jest emerytura, a zamieszkiwane przez nie nieruchomości często są bez możliwości doprowadzenia przyłącza gazowego. 4. Przeprowadzenie inwentaryzacji 100 % źródeł ciepła bez podstawy prawnej przymuszającej właściciela nieruchomości do złożenia ankiety będzie niemożliwe (mieszkańcy nie chcą przekazywać danych). Przeprowadzenie inwentaryzacji w terenie przez pracowników tutejszego Urzędu będzie możliwe jedynie poprzez uruchomienie dodatkowych etatów przy zapewnieniu ich sfinansowania. 5. Powołanie straży gminnej lub międzygminnej wiąże się z dużymi nakładami finansowymi, które muszą ponieść jednostki samorządu terytorialnego. W aktualnej sytuacji finansowej, Gminy nie są w stanie z dochodów własnych przeznaczyć środków na dodatkowe zadania. 6. Lista działań krótkoterminowych zmierzająca do ograniczenia niskiej emisji, w której wymienione są działania zakaz palenia w kominkach są bardzo restrykcyjne i wręcz nierealne do zrealizowania przy braku pełnej inwentaryzacji źródeł ciepła oraz istnienia w jednym budynku kilku źródeł ciepła ciężko zweryfikować, które z tych źródeł jest używane. 7. Czyszczenie ulic na mokro w okresie wiosenno – jesiennym nie jest możliwe z uwagi na małe zasoby wody oraz wysokie koszty. 8. Z uwagi na panującą pandemię koronawirusa wpływy do budżetu gminy będą dużo mniejsze (np. z podatków, z czynszów, opłat za place targowe, wpływów z wynajmu sal czy też korzystania z ośrodków rekreacyjno – sportowych), spowoduje to brak środków, które można byłoby przeznaczyć na dofinansowanie do wymiany źródeł ciepła, zatrudnienia ekodoradców (w przypadku gminy Brzesko – dwóch), zatrudnienia osoby obsługującej program „czyste powietrze" czy też powołania straży międzygminnej. 9. Należy wziąć pod uwagę możliwości finansowe mieszkańców w obecnie panującej sytuacji (pandemia) duży wzrost cen i większe bezrobocie – zwiększenie tempa wymiany kotłów nawet 10 krotne może okazać się niemożliwe do zrealizowania. 10. Nie jest możliwe wykonanie 10 kontroli (w przypadku gminy Brzesko), zgodnie z wytycznymi przy ogłoszeniu III stopnia zagrożenia. Z uwagi na	potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. 2. Do działań powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego dodano współpracę z gminami w zakresie inwentaryzacji źródeł ogrzewania. **Ponadto w oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 3. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		bezpieczeństwo przy przeprowadzaniu kontroli biorą udział dwie osoby, wykonanie takiej liczby kontroli wiąże się z zaległościami w wykonywaniu pozostałych obowiązków należących do w/w osób. 11. Przeprowadzenie 200 kontroli w 2022 roku i 400 w roku 2023 (w przypadku gminy Brzesko) będzie możliwe jedynie w sytuacji uruchomienia dodatkowych etatów i przy zapewnieniu finansowania ze środków UMWM. 12. Zapis dotyczący obowiązku posiadania filtrów cząstek stałych przez sprzęt, którym dysponują firmy budowlane startujące w przetargach publicznych od 2021 roku z pewnością nie jest fortunny. Globalny efekt redukcji zanieczyszczeń w porównaniu do kosztów jakie firmy/a zatem i również Gminy jako zleceniodawcy będą zmuszone ponieść z pewnością nie wytrzymuję ekonomicznego i merytorycznego uzasadnienia. Z uzyskanych informacji sprzęt ten już użytkowany przez niektórych Wykonawców */elektronika/* niestety jest dość awaryjny, a czas oczekiwania na naprawę nieporównywalnie dłuższy od sprzętu w większości stosowanego obecnie. Zastosowanie filtrów cząstek stałych w obecnie pracującym sprzęcie jest jeśli nie niemożliwe to z pewnością nieopłacalne, a zakup nowego sprzętu może barierą nie do pokonania dla małych firm które znakomicie realizują zadania na szczeblu gmin czy powiatów. To z kolei może się przyczynić do ich likwidacji i powstania rynku dla dużych firm, które niestety będą wykonywały zadania za znacznie wyższe kwoty. Należy dać firmom czas do 2025 roku na ewentualną wymianę sprzętu, a tym czasie ewentualnie dopuścić możliwość stosowania katalizatorów w sprzęcie.	dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. Program Czyste Powietrze oraz Stop Smog powinny stanowić główne źródła wymiany źródeł ogrzewania. Ponadto w Programie pozostawia się możliwość dofinansowania do kotłów na biomasę. Brak finansowania wprowadza się jedynie dla kotłów węglowych. 4. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 5. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. 6. Działania krótkoterminowe, w tym zakaz palenia w kominkach (jeżeli nie stanowią jedynego źródła ogrzewania) zostały wprowadzone zgodnie z rekomendacjami wynikającymi z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych. Celem Planu jest wdrożenie takich działań, które w przypadku złej jakości powietrza pozwolą w największym stopniu ograniczyć emisję zanieczyszczeń i zmniejszyć negatywny wpływ zanieczyszczenia na zdrowie mieszkańców. 7. Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego wprowadza zakaz czyszczenia ulic na sucho z wyłączeniem urządzeń pracujących w systemie próżniowym. Zakaz odnosi się jedynie do 3 stopnia zagrożenia – kod czerwony. 8. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. 9. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. 10. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Liczba kontroli prewencyjnych odnosi się ponadto jedynie do dni, w których wprowadza się 2 bądź 3 stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. 11. Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.* Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 12. Jedynie w pełni realizowane zapisy Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego dadzą wymierne efekty i realną poprawę jakości powietrza. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc. Wymogi stawiane w zamówieniach będą motorem zmian w sektorze budowlanym, by sprzęt stosowany w tym sektorze spełniał również wysokie standardy jakości i nie powodował zanieczyszczenia powietrza. Jest to szczególnie ważne na obszarach, gdzie regularnie przekraczane są normy stężeń zanieczyszczeń. Ze względu na obecną sytuację społeczno-gospodarczo przesunięto już termin wdrożenia tzw. zielonych zamówień publicznych w transporcie na rok 2022.
1209	**Gmina Tokarnia**	W związku z opracowywaniem Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego i rozpoczętymi konsultacjami społecznymi, Wójt Gminy Tokarnia zgodnie z art.91 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska opiniuje pozytywnie przedłożony Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, jednocześnie wnosząc do zadań dla gmin zapisanych w w/w Programie następujące uwagi :	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1.utworzenie i utrzymanie punktów obsługi programu Czyste Powietrze – brak uwag, 2.zatrudnienie ekodoradcy w każdej gminie, którego zadaniem będzie doradztwo dla mieszkańców, prowadzenie edukacji ekologicznej oraz obsługa programu Czyste Powietrze - do obowiązków Ekodoradcy należałoby, naszym zdaniem dopisać wyszukiwanie programów pomocowych dla osób, które z ww. programów nie mogą skorzystać lub są one dla nich nieatrakcyjne finansowo oraz programów, z których mogłyby skorzystać gminy - pomoc przy ich realizacji. Dodatkowo należy wpisać obowiązkowy udział Ekodoradcy w kontrolach. 3.prowadzenie akcji informacyjnych o wymaganiach uchwały antysmogowej z dotarciem do każdego punktu adresowego w gminie opalanego węglem lub drewnem oraz obowiązek zamieszczenia na stronie internetowej gminy informacji o jakości powietrza i możliwości zgłoszenia ekointerwencji – brak uwag, 4.inwentaryzacja co najmniej 70% budynków w gminie do końca 2021 roku, w tym co najmniej 90% do 30 czerwca 2022 roku. Współpraca gmin z kominiarzami i nadzorem budowlanym przy inwentaryzacji do krajowej bazy CEEB. Przekazywanie co pół roku informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie - wykonanie inwentaryzacji będzie trudne do przeprowadzenia ze względu na brak możliwości wykonania jej przez pracowników Urzędu . Zadanie to będzie trzeba zlecić podmiotowi zewnętrznemu co powoduje kolejne obciążenie dla budżetu gminy . 5.kontrole interwencyjne palenisk w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. Możliwe będzie prowadzenie kontroli przez straże gminne bądź międzygminne, pracowników urzędu lub przy współpracy z Policją. W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku konieczne będzie pobranie próbki popiołu z paleniska - termin 1 dnia roboczego jest naszym zdaniem nierealny do uzyskania. Gmina nie posiada straży miejskiej a kontrole wykonują upoważnieni pracownicy Urzędu, którzy na co dzień zajmują się innymi sprawami wynikającymi z zakresów czynności. Działania takie mogą wymagać zatrudnienia dodatkowych osób co wygeneruje olbrzymie koszty dla budżetu gminy. Gminy nie mają osobnych referatów zajmujących się tylko sprawami dotyczącymi jakości powietrza 6.analiza skali ubóstwa energetycznego, potrzeb w zakresie termomodernizacji i wymiany ogrzewania u tych osób oraz wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym i rekomendowane wprowadzenie programów osłonowych dla najuboższych – tak, ale tylko u tych osób, w których posesjach konieczna jest	wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. 4.Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 5. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wymiana pieców, a nie całości liczby budynków, część mieszkańców piece wymieniło, część osób korzysta z ogrzewania gazowego 7.identyfikacja, w ramach aktualizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, potencjalnych obszarów, które ze względów technicznych i prawnych mogą być przeznaczone pod instalacje OZE o mocy powyżej 100 kW wytwarzające energię elektryczną – przy zmianie studium należy wziąć pod uwagę tę sugestię, 8.zapewnienie przez jednostki samorządu wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej z OZE. Od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% zużywanej przez nie energii elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE – tak, jedynie w przypadku, gdy będzie zapewniona możliwość skorzystania z programów pomocowych oraz źródeł alternatywnego ogrzewania 9.rekomendacja przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na finansowanie: realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji programów rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza – jest to kolejne obciążenie dla budżetu gminy. Gmina może wspierać programy i służyć pomocą w aplikowaniu o środki przez mieszkańców, jeżeli programy te będą finansowane ze środków zewnętrznych. 10.zapewnienie poprzez prowadzone działania, że liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie – jest to niemożliwe do realizacji ze względu na to, że nie ma naszym zdaniem żadnej możliwości przymuszenia właścicieli domów jednorodzinnych do wymiany urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej a także – ze względu na to, że na terenach wiejskich nie wszędzie sieć gazowa jest dostępna, a nie wszystkich mieszkańców stać na ogrzewanie np. prądem, czy też energią pochodzącą z OZE, do której stosowania zachęty (głownie ekonomiczne) są na dzień dzisiejszy niewystarczające. Pragniemy zwrócić szczególną uwagę, że nasze wątpliwości budzą w szczególności zapisy dotyczące konieczności przeprowadzania czynności kontrolnych oraz udział gmin w wymianie źródeł ciepła czy montażach instalacji OZE / ociepleniach, gdyż będzie to bardzo duże obciążenie dla budżetu gmin i należałoby urealnić zapisy	6. To analiza gminy powinna wskazywać grupę mieszkańców, która powinna zostać objęta pomocą. Nie wskazuje się tego precyzyjnie w Programie. 8. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy • zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 9. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		projektu POP oraz dostosować je do indywidualnych możliwości gmin. Naszym zdaniem należy podkreślić, że niemożliwe do realizacji przez gminę będzie sprawienie, że liczba urządzeń grzewczych nie spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostanie zmniejszona do ilości zapisanych w opracowywanym POP ze względu na brak odpowiednio atrakcyjnych finansowo programów pomocowych środków przymusu wobec właścicieli, którzy nie wymienią urządzeń grzewczych w okresie wskazanym w POP. Kolejną sprawą, która budzi niepokój jest karanie Gmin za brak realizacji zapisów Programu – jeżeli Gminom będą grozić kary finansowe wymierzane na podstawie, co podkreślamy, nierealnych do osiągniecia zapisów, to w efekcie spowoduje to jeszcze większe ograniczenie możliwości pomocy mieszkańcom we wspólnym dbaniu o jakość powietrza . Podsumowując niniejszą opinię należy podkreślić, że Gmina Tokarnia zdaje sobie sprawę z problemu zanieczyszczenia powietrza i popiera wszelkie starania mające na celu poprawę sytuacji, ale naszym zdaniem nie można wprowadzać przepisów, które są bardzo trudne albo wręcz niemożliwe do zrealizowania i wyegzekwowania. Należałoby, naszym zdaniem rozróżnić gminy wiejskie od miejskich, rozłożyć bardziej w czasie terminy zawarte w opracowywanym programie lub wprowadzić inne rozwiązania chroniące osoby, które są zmuszone swoją sytuacją życiową i materialną do używania jako opału drewna lub palenia w piecach kaflowych itp.	uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. 10. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.
1210	**Osoba prywatna**	Skoro zwiększacie Państwo restrykcje dot. pojazdów w mieście, dlaczego planujecie podwyższyć ceny biletów komunikacji miejskiej? Czy nie chodzi o to żeby zachęcać	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		do takiego rodzaju transportu? Obecna sytuacja pokazała, że za smog w większej mierze odpowiedzialne są nieodpowiednie źródła ciepła w domach/mieszkaniach, gdzie ruch podczas obostrzeń spowodowanych koronawirusem spadł, a ilość smogu pozostała taka sama czy nawet wzrosła. Co pokazuje, że powinno bardziej skupić się na kontroli 'piecyków' niż ograniczeniach w komunikacji. W projekcie ustawy nie ma także wzmianki o wyjątkach pojazdów poruszających się w mieście. Chodzi o pojazdy zabytkowe, które są postrzegane jako dziedzictwo kulturowe. Brak takiej adnotacji powinien skutkować np. wycofaniem niedzielnych linii komunikacji miejskiej autobusów zabytkowych, które nie spełniają norm zawartych w proponowanym projekcie.	Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[283]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście

[283] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1211	**Osoba prywatna**	Ruch drogowy w niewielkim stopniu wpływa na zanieczyszczenie powietrza, niezależnie jak dużo aut jest na drodze, podczas kwarantanny jakość powietrza nie była lepsza co najlepiej zobrazowało co jest prawdziwym problemem (huty, fabryki, domostwa).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[284]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew

[284] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1212	**Osoba prywatna**	Sposób wprowadzenia ograniczeń wjazdu do miasta jest absolutnie niedopuszczalny. 1. Wymuszenie wymiany samochodów dla mieszkańców proponowanych stref, ponieważ niewiele z nich spełnia normy Euro 6 zwłaszcza jeżeli chodzi o silniki Diesla. 2. O ile można myśleć o strefach z ograniczeniami wjazdu w ścisłym centrum (choć z wyjątkami dla obecnych mieszkańców), to objęcie całego miasta aż tak silnymi ograniczeniami nie wydaje się sensowne (patrz punkt 1). 3. Wpływ transportu na czystość powietrza jest stosunkowo niewielki. Wystarczy spojrzeć na stan powietrza w miesiącach letnich, kiedy samochodów jest więcej niż w zimie i porównać go ze stanem w miesiącach zimowych. Wnioski nasuwają się same. 4. Brak wyjątków dla samochodów klasycznych i zabytkowych, które nie spełniają wyśrubowanych norm emisji, a które przejeżdżają zaledwie kilkaset do kilku tysięcy kilometrów rocznie i to głównie w miesiącach letnich mając znikomy wpływ na zanieczyszczenie powietrza. Podsumowując, proponowane zmiany nie wyglądają na przemyślane pod każdym względem. Należy mieć również na względzie koszty społeczne i ekonomiczne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		proponowanych ograniczeń, a tu chyba z tym nie jest najlepiej. Zdecydowanie projekt wymaga przemyślenia i poprawy.	**miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[285] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[286]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego.

[285] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

[286] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[287] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy

[287] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1213	**Osoba prywatna**	Konsultując Wasze pomysły przychodzi mi na myśl tylko jedno: https://www.youtube.com/watch?v=lD8JW05B0vo	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1214	**Przedsiębiorca**	1. Proponowana zmiana określa rok produkcji samochodów które będą mogły się poruszać po Krakowie - samochody z normą Euro 6 to samochody mające 5 i mniej lat. Średni wiek pojazdu w EU to 11 lat, w Polsce to 17 lat. Nie wynika to z zamiłowania właścicieli do wiekowych pojazdów a z przyczyn ekonomicznych. I żadne nakazy czy zakazy tego nie zmienią - póki nie poprawi się sytuacja ekonimiczna w naszym kraju, ten wiek się nie zmniejszy. Zakaz wjazdu do Krakowa ok 70% samochodów napędzanych silnikiem diesla jeżdzących po Polsce to nie tylko wielka anty-reklama dla Krakowa, to także postawienie w sytuacji bez wyjścia wielu mieszkańców i przedsiębiorców, których po prostu nie stać na nowsze pojazdy. 2. Sytuacja drogowa z COVID-19 pokazała, że mimo pustych ulic Krakowa, powietrze nadal jest zanieczyszczone. Fakt ten podaje w wątpliwość sens ograniczeń w ruchu miejskim , szczególnie dla samochodów osobowych których emisja to zwykle 1/50 - 1/100 emisji ciężarówek czy autobusów. Być może tranzyt który odbywa się ulicą Opolską i Alejami ma największy wpływ na to zanieczyszczenie (Tranzyt odbywał się w czasie kwarantanny COVID-19).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Moim zdaniem brak jest dokładnych badań pokazujących wpływ emisji aut osobowych na poziom zanieczyszczenia w mieście, które mogły by stanowić przesłankę do tak drastycznych ograniczeń wolności poruszania się w mieście posiadanymi pojazdami.	Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[288] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[289]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy.

[288] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

[289] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1215	**Centrum Rozwoju Inicjatyw Społecznych CRIS**	**Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła** - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski. Na terenie województwa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. **Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań**. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan. W związku z tym, **po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski**, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. **Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie.** Apelujemy też do Zarządu Województwa Małopolskiego, by nie ulegał naciskom lobbystów, których celem jest głównie troska o własny interes. Sprzedawcy węgla oraz inne grupy namawiające do zachowania obecnego status quo, którzy teraz domagają się rozluźnienia obowiązujących przepisów, przedkładają interesy prywatne ponad zdrowie Małopolan. Rolą Zarządu Województwa Małopolskiego jest dbanie o jakość powietrza w regionie i ochrona zdrowia jego mieszkańców. **Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza:** **- POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA":** Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. **Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów**. **- OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI:** Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? **Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin** – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To	sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. **- NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA:** Popieramy **wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych**. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. **- KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW":** Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do **wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany**, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. **- OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG:** Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać **w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym**, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. **- JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ:** Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać **liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej**. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4%	epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		„kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. **Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem**, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. **Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane**, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	
1216	**Osoba prywatna**	Dlaczego nie ma wzmianki o wyjątkach dla aut klasycznych (zarejestrowanych na zółte tablice) ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1217	**Organizacja pozarządowa**	**Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła** - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski. Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. **Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań**. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan. W związku z tym, **po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski**, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. **Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie.** Apelujemy też do Zarządu Województwa Małopolskiego, by nie ulegał naciskom lobbystów, których celem jest głównie troska o własny interes. Sprzedawcy węgla oraz inne grupy namawiające do zachowania obecnego status quo, którzy teraz domagają się rozluźnienia obowiązujących przepisów, przedkładają interesy prywatne ponad zdrowie Małopolan. Rolą Zarządu Województwa Małopolskiego jest dbanie o jakość powietrza w regionie i ochrona zdrowia jego mieszkańców. **Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza:**	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		- POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. **Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów**. **- OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI:** Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? **Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin** – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. **- NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA:** Popieramy **wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych**. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. **- KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW":** Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do **wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany**, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. **- OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG:** Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać **w dni, gdy**	- By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. **- JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ:** Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać **liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej**. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. **Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem**, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. **Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane**, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1218	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się!	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1219	**Osoba prywatna**	Prawo bez wyjątkow, jest tylko tępą pałką w reku niewidomego .	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1220	**Osoba prywatna**	Zgadzam sie z ogólnymi założeniami, proszę jednak przyjrzeć się takim rozwiązaniom w innych miastach szczególnie pod kątem wyjątków - np. samochodów zabytkowych poza okresem zimowym, użytkowanych w weekendy, przy organizacji wesel, itp.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1221	**Osoba prywatna**	Dlaczego nie wyłączona aut zabytkowych i klasycznych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1222	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce blokować klasyki? Zakazy o których mowa, zablokują klasyczne auta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1223	**Osoba prywatna**	Zgadzam się z treścią i kierunkiem proponowanych zmian, lecz z jednym wyjątkiem. Proszę o uwzględnienie w planowanych obostrzeniach dot. tzw. stref czystego transportu, samochodów zabytkowych, których udział w emisji zanieczyszczeń jest marginalny, a stanowią bezcenny element kultury motoryzacyjnej. Samochody takie powinny być wyłączone z planowanych obostrzeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1224	**Osoba prywatna**	Jestem za generalnie. Trafiłem poprzez film na portalu You tube. Zgadzam się z tezami które zawarte są w filmie odnośnie samochodów zabytkowych. Powinien być wyjątek dla samochodów zabytkowych jeżeli są zabytkowe to jest ich niewiele i mało się poruszają ich szkodliwość jest niewielka więc powinno się zezwolić na poruszanie się nimi po całym Krakowie. Powinno się zakazać palenia opałem stałym we wszystkich miejscowościach uzdrowiskowych i nakazać stały nadzór nad tymi miejscowościami pod kątem skażenia powietrza i umożliwić zatrzymania czasowego statusu uzdrowiskowego dla tych miejscowości. Myśle że mogło by to pomóc. Stan powietrza np. Krynicy, Szczawnicy, Rabce. Podobnie jeżeli chodzi o miejsca gdzie należy opłacic tzw klimatyczne jak np Zakopane. W miejscach takich nie można pobierac takich opłat jak klimatyczne. Nie wiem jak to jest powiązane finansowo w budżetach lokalnych ale to jest nie w porządku.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1225	**Osoba prywatna**	Brak zapisu dotyczącego zwolnienia ze spełnienia norm emisji spalin pojazdów zabytkowych, co wyklucza je z ruchu w wyznaczonych strefach ujętych w projekcie. Ulice Starego Miasta i Kazimierza bez przejeżdżających z rzadka Warszaw, małych i dużych fiatów czy Syren to zbyt wysoka cena za ten promil promila mniejszej emisji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1226	**Osoba prywatna**	Zmiany powinno sie zaczynac od poprawy komunikacji zbiorowej, a dopiero później wprowadzać zakazy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1227	**Osoba prywatna**	Projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zakłada wyłączenie z ruchu miejskiego aut, które nie spełniają norm Euro4 dla pojazdów napędzanych Pb i Euro5 dla pojazdów napędzanych ON (docelowo Euro6), co praktycznie wiąże się z zakazem ruchu dla aut klasycznych i zabytkowych. Wg mnie jest to zapewne przeoczenie, które należałoby skorygować i dodać jako wyjątek od głównego zakazu. Uważam, że takie auta doskonale wpisują się w charakter, tradycję i obraz Krakowa. Myślę, że byłoby błędem eliminowanie takowych z ruchu miejskiego tym bardziej, że ich liczba w skali ogółu jest bardzo znikoma, a z uwagi na swój charakter takie auta są używane przez właścicieli bardzo okazjonalnie. Dodatkowo wyłączy to z praktycznej możliwości użytku wielu zwykłych aut, których właścicieli zwyczajnie nie stać na zakup nowego samochodu. Nie będą oni w stanie dotrzeć do pracy, szpitala, dowieźć dzieci do szkoły/przedszkola. Uważam, że póki co choćby ze względów finansowych, jako obywatele, w większości nie jesteśmy gotowi na wprowadzenie tak restrykcyjnych przepisów w naszym mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1228	**Osoba prywatna**	niestety ale mam negatywne zdanie na temat zakazu wjazdu do Krakowa samochodów nie spełniających norm EURO5 dla samochodów benzynowych i EURO6 dla samochodów z silnikiem diesla do 2025 roku. Sytuacja komunikacyjna w Krakowie jest zła, niestety zamiast podjeść do problemu systemowo, kolejny raz zrzuca się całą odpowiedzialność i wszystkie problemy na mieszkańców i kierowców. Przy takim zapisie część osób będzie zmuszona do zmiany samochodu (niektórych całkiem nowych, norma Euro6 dla diesli została wprowadzona w 2016 roku). Będzie to kolejne utrudnienie życia kierowcom w Krakowie, bez zaoferowania żadnej sensownej alternatywy. Parkingi "Park and Ride" nie są budowane, a komunikacja miejska jest źle zaprojektowana i niewydolna. Nie można wprowadzać zmian na zasadzie "zakazujemy i radźcie sobie jakoś". W każdym razie protestuję przeciwko takiemu stawianiu sprawy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1229	**Przedsiębiorca**	Projekt jest Zły , i nie dopracowany	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga przeanalizowana podczas konsultacji społecznych.
1230	**Gmina Chełmiec**	Dotyczy: uwagi do projektu programy ochrony powietrza dla województwa małopolskiego W związku z podjętymi działaniami przez Zarząd Województwa Małopolskiego mającymi na celu wdrożenie działań naprawczych w Programie Ochrony Powietrza celem osiągnięcie szybszej poprawy jakości powietrza tut. organ zgłasza następujące uwagi: 1. Utworzenie i utrzymanie **punktów obsługi** programu Czyste Powietrze do 01 stycznia 2021 roku w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie *Wnioskujemy aby utworzenie i utrzymanie punktów obsługi programu Czyste powietrze w gminach było wsparte ze środków zewnętrznych tj. Budżetu Państwa, NFOŚiGW, WFOŚiGW, RPO na lata 2021-2027 lub z innych zewnętrznych środków przy udziale wkładu własnego gmin* 2. Zatrudnienie do **1 stycznia 2022** roku i utrzymanie stanowiska **Ekodoradcy**. Jego zadaniem będzie doradztwo dla mieszkańców, prowadzenie edukacji ekologicznej oraz obsługa programu Czyste Powietrze. W gminach o liczbie mieszkańców **powyżej 20 tys.** – **co najmniej 2 Ekodoradców**. Przewidywane wsparcie ze środków RPO na lata 2021-2027 *Wnioskujemy aby zatrudnienie i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy było wsparte nie tylko ze środków RPO na lata 2021-202 ale też z Budżetu Państwa, NFOŚiGW. WFOŚiGW lub z innych zewnętrznych środków przy udziale wkładu własnego gmin.* 3. Prowadzenie w gminach poza Krakowem, **akcji informacyjnej** o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1.W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. 2. Stanowisko Ekodoradcy musi być stworzone w każdej gminie. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		formach dofinansowania do wymiany kotłów **z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego punktu adresowego**, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe. *Wnioskujemy, aby akcja informacyjna z dotarciem do każdego punktu adresowego o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego punktu adresowego nie była obligatoryjna ale fakultatywna. Każda specyfika regionu jest inna. Czasami lepiej niż wydruk kolejnych ulotek sprawdza się promocja w mediach społecznościowych i dystrybucja informacji przy pomocy księży, sołtysów i radnych*. 4. Obowiązek zamieszczenia do 31 października 2020 roku i utrzymywanie na oficjalnej stronie internetowej gminy (jeśli to możliwe na stronie głównej) a) Informacji o aktualnej jakości powietrza, b) Wprowadzonym stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (jeśli został wprowadzony), c) Działaniach wynikających z planu działań krótkoterminowych koniecznych do podjęcia przy danym stopniu zagrożenia d) Odnośnika do możliwości zgłoszenia naruszenia przepisów ochrony środowiska (Ekointerwencji). e) Odnośnika do informacji o Programie Czyste Powietrze *Nie wnosimy żadnych uwag do powyższego punktu.* **5. Inwentaryzacja** **a)** Co najmniej **70% budynków w gminie do końca 2021 roku**, co najmniej **90% do końca 2022 roku** *Ze względu na obecną sytuację w kraju dotyczącą licznych zachorować i stanu epidemii wnioskuję o zmniejszenie poziomu inwentaryzacji do 50% do końca 2021 roku. Ponadto należy wziąć pod uwagę iż zasoby kadrowe pracowników w ginach 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różne. Należy wziąć również pod uwagę, iż inwentaryzacja wszystkich budynków na terenie gminy wiąże się z dużym zakresem zadań jakie muszą wykonać ankieterzy oraz różne specyfikacje gmin.* b) Współpraca gmin z **kominiarzami i nadzorem budowlanym** przy inwentaryzacji do krajowej bazy CEEB *Prowadzenie inwentaryzacji przez poszczególne samorządy będzie z pewnością o wiele skuteczniejsze, jeżeli będziemy bazować na wiedzy z dotychczas realizowanych projektów nie tylko gminnych, ale także tych ogólnokrajowych. Są to wówczas dane sprawdzone przed udzieleniem dofinansowania i zdecydowanie bardziej wiarygodne niż te podawane przez mieszkańca w wywiadzie bezpośrednim. Niestety dotychczasowe doświadczenie współpracy z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie, Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska, Zakładami energetycznymi, nadzorem budowalnym, kominiarzami itp. Wskazują na to, że ww. instytucje nie przekazują*	lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Ponadto Województwo Małopolskie oferuje szereg szkoleń oraz ofertę studiów podyplomowych, które pomogą przygotować Ekodoradcę do pracy. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. W Programie wskazano ww. środki, gdyż do kompetencji Zarządu Województwa należy zarządzanie Regionalnym Programem Operacyjnym. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Niemożliwe jest zatem zobowiązanie WFOŚiGW bądź NFOŚiGW do uruchomienia dofinansowania do zatrudnienia Ekodoradców. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Termin zadania został przesunięty na 1 stycznia 2022 roku. 3. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		*danych lub przekazują częściowe dane przy tym nie podając do jakie punktu adresowego są przypisane. Jest to problematyczne, ponieważ nie możemy ich w takiej formie wprowadzić**. Konieczne jest więc uregulowanie kwestii związanych z ochroną danych osobowych poszczególnych beneficjentów tak aby przekazanie adresu budynku na szczeblu województwa z instytucjami, które udzielają dofinansowania aby było możliwe ich wprowadzenie do bazy inwentaryzacji lub uzupełnianie danych przez te instytucje jeżeli przekazanie danych jest niemożliwe. Wypracowanie wspólnego stanowiska z instytucjami, które są w posiadaniu danych pozwoli na jednorodne podejście do wszystkich samorządów.*** *Jednocześnie wnosimy aby w Programie Ochrony Powietrza były jednoznaczne zapisy, które zobligują inne podmioty do przekazywania informacji gminą w poniższych kwestiach min.:* *- Tauron w kwestii podania ilości przyłączy instalacji fotowoltaicznych w tym wskazanie punktów adresowych* *- Polska Spółka Gazownictwa w kwestii podania ilości nowych przyłączy gazowych w tym punktów adresowych* *- WFOŚ w zakresie przekazywania informacji odnośnie realizacji programu czyste powietrze (wymiana pieców, termomodernizacja inne) w tym wskazanie punktów adresowych* *- Nadzór budowlany w kwestii przekazywanie do gminy informacji oddanych budynków do użytkowania w tym wskazanie punktów adresowych, powierzchni itd.* ***Przekazywanie informacji do gmin nie zawierają punktów adresowych co uniemożliwia wprowadzenie informacji do bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce.*** ***Jednocześnie zwracamy uwagę, iż brak jest jakichkolwiek regulacji odnośnie przekazywania przez mieszkańców informacji do gminy w zakresie przeprowadzonych na własny koszt wymiany pieca, dokonanej termomodernizacji lub zainstalowanie paneli fotowoltaicznych, solarnych lub pomp ciepła. Poniższe zadania realizowane przez mieszkańców też wpływają na poprawę powietrza a co za tym idzie na wskaźnika obniżenie pyłów PM10 i PM2.5*** c) Przekazywanie **co pół roku** informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie, *Wnioskujemy aby kwestie przekazywania co pół roku informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie zostały z projektu usunięte, gdyż gminy co roku wykonują sprawozdanie z realizacji POP i przekazują go do Urzędu Marszałkowskiego w zakresie wskazanym powyżej. Dlatego zbędna jest kwestia wykonywania i przekazania co pół roku informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie gdyż takie dane są zawarte w rocznych sprawozdaniach z POP. Ponadto wnioskujemy aby baza inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce zawierała możliwość wykonania i przesłania drogą elektroniczną do Urzędu Marszałkowskiego sprawozdania z realizacji POP.*	przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 5. a) Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. b) Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). W

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		6. Prowadzenie **kontroli interwencyjnych i systemowych** w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska przez straż gminną lub między gminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją. a) Kontrole **interwencyjne** (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu **1 dnia roboczego od zgłoszenia**. W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, **w ciągu 3 dni roboczyc**h należy zaktualizować informację o podjętych działaniach rezultatach kontroli. Możliwe będzie prowadzenie kontroli przez straże gminne, pracowników urzędu lub przy współpracy z Policją, b) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska c) Gminy powinny przygotować wewnętrzną procedurę przeprowadzenia kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów do **30 września 2021 roku**. *Wnioskuję o wydłużenie okresu aktualizacji informacji o podjętych działaniach i rezultatów kontroli z 3 do **7 dni roboczych**. Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różnie. W mniejszych gminach pracownicy zajmują się większą ilością spraw niż w większych gminach. W tym zakresie zmienia się jedynie czas przekazywania rezultatów przeprowadzonych kontroli.* *Wnioskuje o zmianę zapisu „W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska” z obligatoryjnego na fakultatywny. W przypadku braku wsparcia ze środków zewnętrznych koszty analizy próbek będą obciążać budżet gminy. Teoretycznie jeżeli 100% osób kontrolowanych dobrowolnie przyzna się do popełnienia przewinięcia i przyjmie karę pieniężną pobranie próbki będzie bezzasadne.* a) Kontrole **systemowe** połączone z inwentaryzacją budynków, - w okresie do końca 2022 roku powinny corocznie objąć: **200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys.,** *Wnioskuję aby podzielić zakres 20-50 tys. Na mniejsze tak aby mniejsze gminy mogły przeprowadzić proporcjonalne mniej kontroli:* *- dla gmin 20-30 tys. – corocznie 100 kontroli* *- dla gmin 30-40 tys. – corocznie 150 kontroli* *- dla gmin 40-50 tys. – corocznie 200 kontroli* *Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różnie. Zastosowanie takiego podziału z pewnością ułatwi realizację założeń Programu.* - w okresie **od 2023 roku** powinny corocznie objąć: **400 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys.,**	oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. c) Monitorowanie wdrażania Programu ochrony powietrza, a zatem również realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie jest jednym z obowiązków Zarządu Województwa wynikającym z przepisów krajowych (art. 91 ust. 9f ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r.). Bieżące informowanie o podejmowanych przez gminy i powiaty działaniach jest niezbędne do skutecznego realizowania strategii ochrony powietrza. Ponadto informacje wskazane do przekazywania co pół roku nie są tożsame z zakresem rocznego sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, ich zakres jest mniejszy. 6. a) Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy nie tylko przeprowadzanie kontroli w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować nie tylko kontrole interwencyjne, ale również kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wnioskuje aby podzielić zakres 20-50 tys. Na mniejsze tak aby mniejsze gminy mogły przeprowadzić proporcjonalnie mniej kontroli: *- dla gmin 20-30 tys. – corocznie 250 kontroli* *- dla gmin 30-40 tys. – corocznie 330 kontroli* *- dla gmin 40-50 tys. – corocznie 400 kontroli* *Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różnie. Zastosowanie takiego podziału z pewnością ułatwi realizację założeń Programu.* 7. Wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym: a) Przygotowanie do **30 września 2021** roku analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie. Wskazanie grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem oraz zidentyfikowanie potrzeb w zakresie termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują. *Ze względu na obecną sytuację w kraju dotyczącą licznych zachorować i stanu epidemii wnioskuję o wydłużenie terminu przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie do 31 grudnia 2021 roku. Ponadto należy wziąć pod uwagę, iż zasoby kadrowe pracowników w gminach 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różnie. Należy wziąć również pod uwagę, iż zidentyfikowanie potrzeb zakresie termomodernizacji w budynkach na terenie gminy wiąże się z dużym zakresem zadań jakie muszę wykonać prawnicy oraz specyfikacje gmin.* b) Utworzenie i uruchomienie w oparciu o ww. analizę formy wsparcia mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym. Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania oraz realizacja programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji, *Wnosimy aby program osłonowy w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania dla mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetyczny pochodziły ze środków zewnętrznych tj. Budżetu Państwa, NFOŚiGW, WFOSiGW, RPO czy z innych źródeł w wysokości co najmniej 70% kosztów wymiany pieca lub termomodernizacji przy udziale wkładu własnego gminy. Zadanie te nie będzie możliwe do realizacji tylko wyłącznie ze środków budżetu gminy czy budżetu mieszkańców.* 8. Przeprowadzenie analizy potencjalnych **obszarów budowy farm fotowoltaicznych, farm wiatrowych i biogazowni w ramach studiów** przy przygotowaniu nowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, powstających po 30 czerwca 2020 roku. Informacje o zidentyfikowanych terenach należy przekazywać do Urzędu Marszałkowskiego - zastosowania, jeśli jest to technicznie możliwe, **odnawialnych źródeł energii** w budynkach użyteczności publicznej, dla których proces inwestycyjny budowy lub modernizacji energetycznej, jeszcze nie został rozpoczęty, - zastosowanie przez jednostki samorządu **zielonych zamówień publicznych** poprzez uwzględnienie w kryteriach zamówień warunku zakupu energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii potwierdzonej świadectwem pochodzenia	obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. b) Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. c) Urząd Marszałkowski wesprze gminy w przygotowaniu wewnętrznych procedur przeprowadzania kontroli i do 31 marca 2021 roku przygotuje wytyczne do procedury przeprowadzenia kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej. 7. a) Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został już wydłużony z uwzględnieniem aktualnej sytuacji epidemicznej. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		9. Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy **co najmniej 1%** dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące: - zatrudnienie ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze, - wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym w ramach programów osłonowych, - kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie środowiska, - działania edukacyjno-informacyjne dot. Ochrony powietrza, - inwentaryzację budynków w gminie, - **na finansowanie**: wymiany kotłów, instalacji OZE, termomodernizacji, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji rządowych programów, w tym obsługę programu Czyste Powietrze, Stop Smog oraz akcje edukacyjne w zakresie ochrony powietrza *Wnosimy aby w/w zadania były stosowane dofinansowania ze źródeł zewnętrznych: tj. Budżetu Państwa, NFOŚiGW, WFOŚiGW, RPO czy innych źródeł w wysokości powyżej 40% - 50% kosztów, gdyż zadania te będą trudne do realizacji tylko wyłącznie ze środków budżetu gminy.* 10. Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: a) **od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30%** wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, b) **od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10%** wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. 10.Działania krótkoterminowe Plan działań krótkoterminowych Działania krótkoterminowe wdrażane są w sytuacjach ryzyka przekroczenia poziomu alarmowego, informowania lub dopuszczalnego zanieczyszczeń w powietrzu. Ustalone zostały 3 stopnie zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza: **a) 1 stopień zagrożenia (kod żółty)** Wdrażany, gdy średnie stężenie pyłu PM10 z ostatnich 12 godzin przekroczy 90ng/m3. Działania krótkoterminowe obejmują: - prowadzenie prewencyjnych kontroli spalania odpadów. **b) 2 stopień zagrożenia (kod pomarańczowy)** Wdrażany w sytuacji ryzyka przekroczenia poziomu informowania (100 ng/m^3). Działania krótkoterminowe obejmują: - prowadzenie prewencyjnych kontroli spalania odpadów - ograniczenie aktywności na zewnątrz dzieci i młodzieży w placówkach oświatowo-wychowawczych i opiekuńczo-wychowawczych, - ograniczenie stosowania dmuchaw do liści\ - publikują komunikat na stronie internetowej gminy.	obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. b) Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. *w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej* (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Brak jest wobec tego możliwości nałożenia obowiązku utworzenia programu osłonowego przez te jednostki. 8. Analiza pod kątem wyznaczenia obszarów odpowiednich dla urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy powyżej 100 kW nie oznacza obowiązku wyznaczenia takich obszarów. W ramach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy stwierdzić, czy istnieje techniczna i prawna możliwość instalacji ww. urządzeń, a jeżeli istnieje – wskazać ww. obszary. Jeśli na całym obszarze gminy brak jest możliwości instalacji ww. urządzeń, również należy wykazać to w analizie. Pozwoli to na zaplanowanie działań związanych z rozwojem odnawialnych źródeł energii obecnie i w przyszłości oraz zabezpieczenie odpowiednich obszarów pod ewentualne inwestycje.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze co najmniej 5 kontroli dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys., co najmniej **10 kontroli dziennie dla gmin** o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys, oraz co najmniej 20 kontroli dziennie w pozostałych gminach. *Wnioskuję aby podzielić zakres 20-50 tys. Na mniejsze. Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze:* *- co najmniej 6 kontroli dla gmin 20-30 tys.,* *- co najmniej 8 kontroli dla gmin 30-40 tys.,* *- co najmniej 10 kontroli dla gmin 40-50 tys.,* *Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różnie. Zastosowanie takiego podziału z pewnością ułatwi realizację założeń Programu* **c) 3 stopień zagrożenia (kod czerwony)** Wdrażany w sytuacji ryzyka przekroczenia poziomu alarmowego (150 ng/m^3). Działania krótkoterminowe obejmują: - prowadzenie prewencyjnych kontroli spalania odpadów, - ograniczenie aktywności na zewnątrz dzieci i młodzieży w placówkach oświatowo-wychowawczych i opiekuńczo-wychowawczych - ograniczenie stosowania dmuchaw do liści - ograniczenie eksploatacji kominków, - ograniczenia eksploatacji urządzeń grzewczych na paliwa stałe, w przypadku możliwości stosowania alternatywnego ogrzewania, - ograniczenia wjazdy pojazdów ciężarowych do centrum Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza, - ograniczenia prac drogowych i budowlanych związanych z emisją pyłu, - wprowadzenie bezpłatnej komunikacji publicznej w Krakowie, Tarnowie i Nowym Sączu, - ograniczenia dla zakładów przemysłowych odwołujące się do pozwoleń emisyjnych. - publikują komunikat na stronie internetowej gminy. Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzeganie wymagań uchwały antysmogowej w co najmniej 10 budynkach dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys. oraz co najmniej 20 budynkach dziennie w pozostałych gminach. *Wnioskuję aby podzielić zakres 20-50 tys. Na mniejsze. Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze:* *- co najmniej 6 **kontroli dziennie** dla gmin 20-30 tys.,* *- co najmniej 8 **kontroli dziennie** dla gmin 30-40 tys.,* *- co najmniej 10 **kontroli dziennie** dla gmin 40-50 tys.,*	9. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Gminy są zobligowane do kontroli także w innych zakresach a zasoby kadrowe osób w gminie 20-tysięcznej i 50-tysięcznej są zdecydowanie różnie. Zastosowanie takiego podziału z pewnością ułatwi realizację założeń Programu 1. Starostowie, prezydenci miast, burmistrzowie i wójtowie zobowiązani są do sporządzania sprawozdań z realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie w danym roku za rok poprzedni i ich przekazywania w terminie do 31 stycznia każdego roku Zarządowi Województwa Małopolskiego. *Wnioskujemy aby powyższe sprawozdanie z realizacji działań naprawczych było przekazywane do Urzędu Marszałkowskiego taj jak do tej pory tj. do dnia 31 marca każdego roku. Argumentując powyższe należy nadmienić, iż gminy do wykonania sprawozdania z POP muszą pozyskać informacje (dane) z innych instytucji. Zaproponowany termin 31 stycznia spowoduje to, iż sprawozdanie może nie zawierać informacji lub danych które wpłynął po dacie styczniowej. Dlatego wnioskujemy aby pozostawić termin który jest do tej pory tj. 31 marca do umożliwi gminą pozyskiwanie informacji i przesłanie rzetelnego sprawozdania.* Ponadto podkreślamy, iż w POP brak jest wsparcia finansowego w postaci programów na rozbudowę sieci gazowych zapewniających podłączenie nowych użytkowników. Należy nadmienić, że gazyfikacja poszczególnych obszarów uwarunkowana jest wieloma czynnikami, głównie ekonomicznymi (wysokie koszty rozbudowy) dlatego powinny być uruchomione zewnętrzne środki pozwalające firmom gazowniczym pozyskiwać dotacje na rozbudowę sieci gazowniczej oraz zachęty finansowe dla mieszkańców zarówno do przyłączenia się do sieci jak i późniejszego dofinansowania do zużycia gazu.	*ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*". 10. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono podczas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu.
1231	**Osoba prywatna**	Dojeżdżam do Krakowa zaledwie kilka razy w roku. Proponowane rozwiązania zmuszałoby mnie do zakupu nowego samochodu co byłoby dalece nieracjonalną decyzją. Proponowane rozwiązania są bardziej restrykcyjne niż w zachodnich krajach europejskich. Dodatkowo istnieją badania wskazujące, że samochody sprawnie technicznie pomimo swojego wieku i liczby przejechanych kilometrów emitują mniej szkodliwych substancji niż niektóre aktualnie produkowane modele: https://www.wyborkierowcow.pl/mercedes-w123-240d-emisja-spalin/. Proponowane zmiany regulacji wskazują, iż nie zostały one konsultowane z szerokim gronem ekspertów, wśród których dominuje stanowisko, iż nowoczesne samochody górują nad starszymi ale co ważne sprawnymi technicznie pojazdami najczęściej jedynie w warunkach laboratoryjnych co nie przekłada się na zwykły ruch uliczny. Wysilone współczesne silnika diesla mają bowiem tendencję do zwiększonej emisji tlenków azotu (NOx). Osobną kwestią pozostaje problem tzw. śladu węglowego, który towarzyszy wyprodukowaniu nowych pojazdów, co autorzy projektu wydają się kompletnie bagatelizować.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[290], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1232	**Osoba prywatna**	Wprowadzanie nowych obostrzeń w kwestii poruszania się pojazdów niespełniających kolejnych "norm Euro" niszczy motoryzację już nie tylko zabytkową i klasyczną ale uderza też w przeciętnego użytkownika dróg publicznych. Ponadto generuje kolejne koszty nakładane ostatecznie na obywateli i biorąc pod uwagę wszelkie aspekty, ma tak naprawdę niewiele wspólnego z ekologią.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę**

[290] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[291], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

[291] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1233	**Osoba prywatna**	Bardzo proszę o przyjrzenie się kwestii samochodów zabytkowych w projekcie dot. ruchu samochodów wewenatrz drugiej obwodnicy Krakowa od 2025r. Pojazdy te nie zostały objęte wyjątkiem, a z tego co podpowiada zdrowy rozsądek - powinny.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1234	**Osoba prywatna**	Zakaz wjazdu pojazdów należących do mieszkańców Krakowa, które nie spełniają określonych norm EURO jest niedopuszczalny, ponieważ nie każdego stać na zakup pojazdów nowych, lub starszych ale spełniających te normy. Nie można ograniczyć mieszańcom możliwości dojazdu do domu, przychodni lub sklepu bo nie mogą kupić sobie pojazdu o określonych właściwościach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[292], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

[292] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1235	**Osoba prywatna**	Ograniczenia wprowadzane przez te uchwale maja szczytny cel ale chyba zostały stworzone nieco za szybko i bez powtornnych przemyslen. Wprowadzanie rozmaitych form ograniczen dla transportu drogowego w Krakowie ostatnio jest rozwiazaniem dominujacym. Ruch drogowy nie jest najistotniejszym czynnikiem wplywajacym na zanieczyszczenie powietrza w miescie. Krakow potrzebuje domkniecia obwodnicy autostradowej co spowoduje przeniesienie sporej ilosic ruchu poza granice miasta, dokonczenia budowy projektoe typu trasa lagiewnicka, pychowicka itp przy jednoczesnej rozbudowie komunikacji tramwajowej i kolei aglomeracyjnej. Ponad to nalezy baczniej kontrolowac stan techniczny pojazdow jezdzacych po drogach. Samochody, ktore naprawde truja NAS WSZYSTKICH powinny byc wylapywane przez patrole policji. Stacje kontroli pojazdow zbyt pobazliwie patrza na uchybienia stanu technicznego. Ponad wspomniane powyzej argumenty pozostaje takze temat wprowadzenia stref czysteGo transportu gdzie zakaz bedza mialy samochody niespelnijace odpowiednich norm. Tutaj musza byc bardzo dokladnie wymienione grupy pojazdow. Samochody zabytkowe na pewno swoja mala iloscia i malymi przebiegami nie przyczyniaja sie do zatrucia srodowiska tak jak np. dymiace BUSy. Motocykle spelnijace normy euro4 to pojazdy syprodukowane bodajze po 2017 roku. Kazdy chcialby jezdzic noeym pojazdem ale nie kazdego na to stac. Trzeba miec na wzgledzie zdrowy rozsadek i konstruowac nowe prawo z wielka dokladnoscia i precyzja. A co jest jeszcze wazniejsze egzekwowac ibecne prawo skuteczniej. Po co teorzyc nowe prawa skoro nie umiemy wykorzystywac tego co juz mamy (mam na mysli chociazby wspomniane kontrole stanu technocznego pojazdow). Wszyscy musimy walczyc o czyste powietrze w Krakowie i wojewodztwie. Ale chyba lepsza droga jest wymiana piecow opalanych weglem, fotowoltaika, stawianie wiatrakow i inne formy korzystania ze zrodel odnawialnych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Gminy oscienne wokol Krakowa takze nie pozostaja bez winy. Tam teraz musi rozpoczac sie zmiana.	Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1236	**Przedsiębiorca**	W jakiej kwocie Urząd Marszałkowski będzie dofinansowywać wymianę samochodów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1237	**Osoba prywatna**	Proszę o wyjaśnienie dlaczego zabytkowe auto nie może za kilka lat wjechać do Krakowa ? Przepis jest niejasny. Jeden piec prawdziwy kopciuch to jak kilkanaście samochodów zabytkowych jeżdżących cały rok po Krakowie. Nie tędy droga.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1238	**Osoba prywatna**	Uważam, że powinno się dać mieszkańcom więcej czasu na przystosowanie się do regulacji strefy czystego transportu podobnie jak to było w przypadku programu wymiany pieców gdzie mieszkańcy mieli kilka lat na wymianę pieca. Dodatkowo, wymiany pieców były dofinansowywane, a wymiana samochodów dofinansowywana nie będzie. Koszt wymiany samochodu na taki, który spełnia stawiane wymagania jest znacznie większy niż koszt wymiany pieca (nawet bez dopłat do nowego pieca).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych. Wdrożenie strefy musi zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro – pilotażowa wersja powinna obejmować II obwodnicę miasta. Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu. Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1239	**Osoba prywatna**	w obecne sytuacji bytowo-materialnej nie stać nas na wycofywanie się z tradycyjnych źródeł energii: węgiel, ropa naftowa, drewno. W celu zabezpieczenia energetycznego państwa nie można likwidować wszystkich źródeł tradycyjnych ogrzewania i napędu pojazdów mechanicznych. Ceny: prądu, oleju napędowego, gazu i jego dostępność są za wysokie na kieszeń dużej większości Polaków; jest to spowodowane wysokimi podatkami i akcyzami w cenach paliw. W miarę bogacenia się Polaków sami przejdą na źródła alternatywne z czasem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W przedstawionym projekcie Programu ochrony powietrza nie eliminuje się wykorzystania kotłów węglowych. Ogranicza się jedynie finansowanie tychże urządzeń ze środków publicznych. Jest to podyktowane nie tylko działaniami na rzecz ochrony powietrza, ale także ochrony klimatu – jest to działanie spójne ze strategią województwa małopolskiego. Węgiel wykorzystywany jako paliwo nie tylko emituje najwięcej zanieczyszczeń, ale także gazów cieplarnianych. Warto także zaznaczyć, iż wielokrotnie mieszkańcy województwa zgłaszają naruszenia związane z jakością sprzedawanego węgla. Osiągnięcie wskaźnika emisji pyłów na poziomie 40 mg/m^3 w kotle spełniającym wymogi ekoprojektu wymaga zastosowania paliwa o konkretnych parametrach. Wydanie certyfikatu w tym zakresie oparte jest na badaniach przy zastosowaniu węgla o wartości opałowej większej niż 28 MJ/kg, a także konkretnych wymaganiach w zakresie zawartości wilgoci popiołu, części lotnych, podczas gdy przepisy krajowe nadal dopuszczają obrót paliwami o niższej jakości (parametrach). Dlatego też, zgodnie z powyższym, nie zakazuje się wykorzystania węgla w województwie, a zdecydowano o rezygnacji z finansowania ze środków publicznych urządzeń nim zasilanych. W ramach środków mieszkańców możliwe jest nadal instalowanie kotłów węglowych. Kwestia ubóstwa energetycznego została również podjęta w Programie. Samorządy gminne powinny szczególną uwagę zwrócić na mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, dlatego też zobowiązane są do wykonania analizy w tym zakresie. Wsparcie najuboższych osób możliwe jest z wykorzystaniem Programu Stop Smog, który skierowany jest właśnie do tej grupy mieszkańców. Obecnie głównym źródłem finansowania wymiany źródła ogrzewania i termomodernizacji budynków jednorodzinnych jest rządowy Program Priorytetowy Czyste Powietrze. Daje to możliwość wykorzystania innych dostępnych środków finansowych np. na dofinansowania dla mieszkańców budynków wielorodzinnych oraz programy osłonowe. Analizując dane pomiarowe z sezonu grzewczego w ostatnich latach widoczna jest znacząca poprawa jakości powietrza. W przypadku Krakowa poprawa ta jest znacznie większa niż w pozostałej części Małopolski. Wskazują na to nie tylko pomiary realizowane przez niskokosztowe czujniki (m.in. Airly), ale przede wszystkim pomiary z oficjalnych stacji monitoringu jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1240	**Osoba prywatna**	Brak wykluczeń pojazdów zabytkowych/klasycznych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1241	**Przedsiębiorca**	przedstawiona przez Państwa propozycja w żaden sposób nie poprawi jakości powietrza w Krakowie, a jedynie pozbawi ludzi możliwości dojazdu do pracy oraz spowoduje większe poirytowanie i niezadowolenie mieszkańców Krakowa. Mieliście Państwo doskonały przykład tego, że drastycznie zmniejszony ruch samochodów podczas epidemii (nie tylko tych starych ale także tych nowych) nie wpłynął w żaden sposób na poprawę jakości powietrza. Argument, że przecież można korzystać z komunikacji miejskiej jest niestety nietrafiony, gdyż bardzo szybko skończyła by się jej przepustowość i możliwości (zapchane torowiska, brak taboru). Dodatkowo obecni rządzący swoimi pomysłami skutecznie zniechęcają do korzystania z transportu publicznego (podwyżki cen biletów, okrojenie rozkładu jazdy, nieprzemyślane trasy). Postuluje o przemyślenie zapisów zawartych w projekcie. Ich wprowadzenie nie zmieni kompletnie nic jeśli chodzi o jakość powietrza. Z doświadczenia można też z łatwością przewidzieć, że przepisy nie będą respektowane przez kierowców oraz będą trudne do weryfikacji i penalizacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[293]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu)

[293] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1242	**Osoba prywatna**	Zdecydowanie nie popieram punktu dotyczącego ograniczenia emisji z transportu. Nie uważam, aby pojazdy, zwłaszcza osobowe, nie spełniające normy Euro IV przyczyniały się znacznie do pogorszenia jakości powietrza w Krakowie, na co najlepszym dowodem są miesiące letnie, w których samochody te jeżdżą, a poziom smogu mieści się w normach. Poza tym w projekcie nie ma żadnej wzmianki o samochodach zabytkowych - czy więc oznacza to, że za 5 lat nie będą mogły jeździć w ogóle po Krakowie? Eliminacja samochodów osobowych poniżej Euro IV nie przyniesie żadnych realnych korzyści dla poprawy jakości powietrza, a jedynie korzyści propagandowe dla polityków ten projekt wdrażających z krzywdą dla obywateli posiadających starsze samochody. Róbmy prawdziwą ekologię z głową, a nie propagandową pseudo-ekologię.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[294] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

[294] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1243	**Osoba prywatna**	Uważam, że wprowadzenie tych przepisów jest bezsensowne, ponieważ głównym problemem zanieczyszczenia powietrza w Małopolsce są przedsiębiorstwa i miasta, a nie pojazdy samochodowe, które tylko w kilku procentach wpływają na jakość powietrza. Jak można było zaobserwować podczas pandemii zmniejszył się ruch samochodowy w Krakowie, a powietrze nadal było zanieczyszczone.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[295]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości

[295] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1244	**Osoba prywatna**	Moim zdaniem ograniczenia ze względu na normy EURO wprowadzane są zbyt szybko. Może dla silników Diesla lepiej zacząć od normy EURO 4, która już wprowadza spore ograniczenie emisji PM oraz NOx względem norm wcześniejszych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[296] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1245	**Osoba prywatna**	Zastanawia mnie to dlaczego w projekcie nie ma ani słowa na temat aut klasycznych i zabytkowych, które stanowią wartość kulturową regionu i są bardzo potrzebne miastu tak jak inne zabytki nieruchome. Obecny kształt proponowanych przepisów oznacza delegalizację tego typu pojazdów z miasta Krakowa. Byłby to ogromny cios dla miasta, które m.in. organizuje rajd samochodów zabytkowych. Mam nadzieję, że ten temat zostanie poruszony w ramach konsultacji społecznych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

[296] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1246	**Osoba prywatna**	Jako lekarz z podkrakowskiej gminy widzę, co dzieje się z moimi pacjentami w tzw. sezonie grzewczym: zaostrzenia chorób układu oddechowego, pogorszenie wydolności organizmu, częstsze infekcje bakteryjne i wirusowe, spowodowane podrażnieniem nabłonka dróg oddechowych. Wszystko to są osobiste tragedia, ale także zwiększone nakłady finansowe państwa, związane z leczeniem i częstą	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		hospitalizacją chorych. Każde złagodzenie POPu będzie oznaczało więcej chorób, więcej śmierci i więcej wydatków z budżetu. Dodatkowym problemem są niekontrolowane przez nikogo emisje przemysłowe. Mieszkańcy osiedli sąsiadujących z kilkoma lokalnymi zakładami skarżą się na zaburzenia wywołane emisjami smrodu i wciąż nieznanych chemikaliów. U wielu z tych osób te narzekania pokrywają się z faktycznymi dolegliwościami ze strony układu oddechowego, krążenia oraz zaburzeniami neurologicznymi. Proszę o więcej odwagi w nadzorowaniu pracy fabryk!	wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Podobnie, organy kontrolne wraz z właściwymi dla nich kompetencjami określa ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku *o Inspekcji Ochrony Środowiska.* Ze względu na brak podstaw prawnych Program ochrony powietrza nie może ingerować we wskazane w uwadze kwestie. W zakresie emisji pochodzącej z działalności gospodarczej Program określa jednak zadania, które mają za zadanie zapewnić dostęp do informacji o emisjach zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych, a także zapewnić i zwiększyć skuteczność kontroli przedsiębiorstw.
1247	**Osoba prywatna**	ustawa ta w obecnej formie, pozbawia właścicieli samochodów czy motocykli klasycznych, czyli dóbr kultury, całkowitego przemieszczania się nimi. Ustawa powinna przewidzieć dla nich wyjątki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1248	**Osoba prywatna**	Proszę wziąć pod uwagę klasyki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1249	**Osoba prywatna**	Proszę o wzięcie pod uwagę ostatni film prowadzącego kanał na YouTube "Zachar OFF", dotyczący zaostrzeń norm emisji spalin w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1250	**Osoba prywatna**	Co z zabytkowymi samochodami?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1251	**Gmina Pleśna**	**Uwagi do zapisów projektu Programu ochrony powietrza - Gmina Pleśna** str. 100 - pkt 2) Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Cel może zostać osiągnięty poprzez:	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		•inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, •zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, •udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, •dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy •zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE. **Zadanie niemożliwe do realizacji w zakreślonym horyzoncie czasowym.** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin 1) Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie. **Zadanie może być zrealizowane jedynie w przypadku możliwości pozyskania dofinansowania utrzymania takiego stanowiska. W związku z dużym zainteresowaniem programem "Czyste powietrze" osoba zajmująca się pomocą w wypełnieniu wniosku oraz oceniająca te wnioski będzie musiała pracować na pełny etat.** str. 101 - pkt 5 i 7 Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: •co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku, •co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku. Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: a) Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć: • 40 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys.,	na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy • zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• 100 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., **Zadanie nie może być zrealizowane w podanych terminach. Pracujemy w reżimie pandemicznym. Kontakt z klientami gminy jest ograniczony po to, aby zminimalizować ryzyko zakażenia zarówno naszych mieszkańców jak i pracowników gminy. W związku z zapowiadaną drugą falą zakażeń na jesień, najprawdopodobniej nie będzie możliwości wysłania pracowników gminy na kontrole planowe do mieszkańców. W związku z powyższym gmina nie jest w stanie wywiązać się z narzuconych powyżej obowiązków**. pkt 12) Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: •od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, •od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. **Obowiązek niewykonalny w latach jak podane wyżej. Już teraz wiadomo, że nie będzie można skorzystać z większości programów inwestycyjnych do roku 2023 ze względu na nadal toczące sie negocjacje w sprawie budżetu unijnego. Gmina nie dysponuje takimi środkami finansowymi, które umożliwiłyby dofinansowanie wymian tylko z jej budżetu. Na terenie gminy jest co najmniej ok. 300 nieruchomości, które zamieszkują ludzie starsi (jedna lub dwie osoby), z niskimi dochodami. Dokładna weryfikacja tych nieruchomości wraz z określeniem poziomu tzw. ubóstwa energetycznego, a później pozyskanie funduszy na wymianę pieców, wymaga czasu. W związku z powyższym nałożenie takiego obowiązku na wójta jest z góry skazane na porażkę.** **Reasumując zdajemy sobie sprawę z konieczności podjęcia działań poprawiających jakość powietrza na terenie naszego województwa. Jest to problem większości gmin. Program jest potrzebny, a jego zapisy dotyczące działań naprawczych są potrzebne i odpowiednie. Jednak mając na względzie znaczne uszczuplenie dochodów gminy związanych z pandemią, wydatki inwestycyjne inwestycji będących w trakcie realizacji oraz brak jasnych informacji na temat możliwości i terminów aplikowania o środki zewnętrzne, terminy wykonania powyższych obowiązków, są niemożliwe do zrealizowania.**	Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza.
1252	**Osoba prywatna**	dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1253	**Osoba prywatna**	W moim przypadku punkt projektu mówiący o strefach czystego transportu ogranicza moją swobodę przemieszczania się. Jeżdżę samochodem z silnikiem benzynowym o normie Euro 3 zasilanym LPG. Sam fakt, że jest wyposażony w LPG sprawia że jest bardziej ekologiczny niż niezagazowany Euro 4. Nie stać mnie na samochód o lepszej normie emisji i nie zanosi się by ta sytuacja się zmieniła a używam samochodu do pracy. Moja uwaga to nie ograniczanie samochodów ze względu na rok produkcji, a ze względu na stan techniczny. To jest czy samochód dalej posiada katalizator, filtr DPF i czy układ wtryskowy nie ma poważnej usterki. Dodatkowo prosiłbym o nie pomijanie faktu, że LPG jest czystszym paliwem od benzyny. Zostało nazwane paliwem dla biednych i rzeczywiście jeżdżę w ten sposób bo tylko na to mnie stać ale przy okazji wydzielam 20% mniej Co2 i ponad 60% tlenków azotu mniej do atmosfery.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1254	**Gmina Kocmyrzów-Luborzyca**	W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020r. znak: SR-V.721.2.12.2020 ws. wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem), Gmina Kocmyrzów - Luborzyca przedkłada poniższe uwagi. Zobowiązanie gmin do wyposażenia w Odnawialne Źródła Energii budynków użyteczności publicznej od 01.01.2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, lub wręcz niemożliwym w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niewystarczający, ze względów ekonomicznych, a także technicznych budynków. Realizacja tego zapisu powinna być rekomendowana, ale nie obowiązkowa. Podobnie jak stosowanie zielonych zamówień publicznych. Utworzenie do 01.01.2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze, może być rekomendowane przez ZWM, nie powinno jednak być obowiązkiem gminy. Należy tutaj mieć na uwadze możliwości budżetowe i kadrowe każdej gminy. Kolejno termin wskazany do realizacji jest dość ambitny i nie powinien być terminem ostatecznym. Przy tak szerokim zakresie działań Ekodoradcy, wskazanym byłoby dofinansowanie przez UMWM stworzenia etatu dla kolejnego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ekodoradcy w Gminie. Dodatkowo, pragniemy tutaj zaznaczyć, że gmina aktywnie informuje o możliwościach finansowania w ramach Programu Czyste Powietrze, a także innych programach dotacyjnych realizowanych zarówno ze środków własnych gminy, programach realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, programów Mój Prąd, Moja Woda a także o możliwościach odliczenia działań termomodernizacyjnych w ramach ulgi podatkowej. Zatrudniony Ekodoradca udziela kompleksowych informacji w tym zakresie. Naszym zdaniem inwentaryzacja powinna dotyczyć źródeł ciepła. Natomiast gromadzenie danych dotyczących OZE na terenie gminy, winno być zalecane, a nie obowiązkowe. Również wskazanie tutaj daty do uzupełnienie bazy w tym zakresie jest zbędne. Należy tutaj zastanowić się nad wprowadzeniem obowiązku współpracy innych podmiotów z gminami. Inspektor Nadzoru Budowlanego oraz Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska, powinny być zobowiązane do przekazywania posiadanych danych do gmin, w zakresie pozwalającym na uzupełnianie bazy danych. Kolejno, uważamy że kontrole interwencyjne powinny być prowadzone niezwłocznie od zgłoszenia. Zaleca się aby to był 1 dzień od zgłoszenia, ale dopuszcza się dłuższy termin. Jest to bardzo ważne z uwagi na wiele czynników takich jak zasoby kadrowe, wyjazdy służbowe, przypadki losowe, a także warunki pogodowe. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% badań próbek popiołu paleniskowego także jest zbędne. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i należy ją wykonywać głównie w przypadku niepewności co do spalanego paliwa lub w przypadku podejrzenia spalania odpadów. Uprawnieni pracownicy Urzędu Gminy, sami powinni mieć możliwość zdecydować czy z danego adresu należy pobrać materiał do badania, czy jest to niekonieczne. Rekomendowane przeznaczenie 1% dochodów własnych gmin na działania związane z ochroną powietrza, powinno dotyczyć nie tylko działań na rzecz ochrony powietrza, ale także innych proekologicznych wyzwań podejmowanych przez lokalne samorządy. Ponadto naszym zdaniem, Zarząd Województwa Małopolskiego powinien zapewnić w ramach RPO na lata 2021 – 2027 finansowania inwestycji dla gmin województwa małopolskiego, w szczególności na wymianę starych kotłów na nowe ekologiczne źródła ciepła. Wskazanym byłoby dofinansować w tym zakresie w pierwszej kolejności gminy z tzw. „obwarzanka krakowskiego”, ponieważ to na tych samorządach ciąży największa presja dotycząca wymiany źródeł ciepła. Jest to szczególnie ważne i ściśle związane z kolejnym proponowanym zapisem Programu Ochrony Powietrza, a mianowicie „ zapewnienie poprzez prowadzone działania, że	• zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie". Wykonanie tego założenia bez wsparcia finansowego w ramach RPO jest niewykonalne. Kontrole systemowe w zakresie ochrony powietrza, realizowane przez WIOŚ powinny objąć co najmniej 200 podmiotów gospodarczych rocznie. Kontrole prewencyjne powinny być prowadzone przy II jak i III stopniu zagrożenia w ilości możliwej w danym momencie do zrealizowania. Zalecane może być wykonanie 5 kontroli, ale nie może stanowić obowiązku dla gmin. Samorząd Gminy Kocmyrzów – Luborzyca rozumie potrzebę pilnych i zdecydowanych działań wszystkich szczebli administracji rządowej i samorządowej na rzecz poprawy jakości powietrza. Gmina Kocmyrzów - Luborzyca również dokłada wszelkich starań, które w sposób bezpośredni lub pośredni wpływają na poprawę stanu jakości powietrza w województwie małopolskim. Wiele z proponowanych zapisów już realizuje. Za przykład można podać przeprowadzenie 508 kontroli palenisk systemowych i interwencyjnych w latach 2016-2019, kolejno w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego Gmina Kocmyrzów - Luborzyca w latach 2017-2019 wymieniła 341 kotłów za kwotę 5 853 973,60 zł i w dalszym ciągu prowadzi nabór wniosków od mieszkańców deklarujących chęć wymiany starych kotłów węglowych. W latach 2020 i 2021 planowana jest wymiana kolejnych 200 piecy. Nasza gmina od 2016 roku uczestniczy w Projekcie LIFE w ramach którego zatrudnia Ekodoradcę. Ponadto jesteśmy Liderem śród 41 gmin Małopolski w Partnerskim projekcie budowy instalacji odnawialnych źródeł energii dla Gmin Województwa Małopolskiego. Mając na uwadze powyższe, wnosimy o rozpatrzenie naszych uwag i uwzględnienie ich w zapisach nowego Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego.	zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 4. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 5. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 6. Brak jest możliwości nałożenia obowiązków na Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, dlatego wskauzje się je jako rekomendacje. WIOŚ sprawuje nadzór nad realizacją POP. 7. Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.
1255	**Osoba prywatna**	Co z klasykami ? Pojazdami zabytkowymi ? To dobro narodowe ! Które cieszy nie tylko właścicieli alie i kazdego czlowieka kyory ma okazje to zobaczyc.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1256	**Osoba prywatna**	zapomnieliście o wyjątku dla pojazdów zarejestrowanych jako zabytkowe. Jest ich bardzo niewiele. Posiadaczom takich aut nie powinno się zabraniać trzymania ich w strefie ekologicznej. Są one wartością dla kultury.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1257	**Osoba prywatna**	Sprzeciw delegalizacji pojazdów zabytkowych poprzez durne przepisy i ustawy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1258	**Osoba prywatna**	zapomnieliście o wyjątku dla pojazdów zarejestrowanych jako zabytkowe, jest ich bardzo niewiele, a nie można posiadaczom takich pojazdów zabronić trzymania ich w strefie Ekologicznej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1259	**Osoba prywatna**	Projekt uchwały jest nie dopracowany. Zgadzam się z ideą ograniczenia emisji spalin w ścisłym centrum Krakowa, ponieważ sam mieszkam w tuż przy Alejach 3 Wieszczów wiem jaki to problem. Nie można jednak traktować wszystkie samochody jedną miarą. Proszę o pochylenie się nad pojazdami zabytkowymi, które siłą żeczy nie spełniają norm i nie będą mogły poruszać się po Krakówie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1260	**Osoba prywatna**	PROTESTUJĘ!!! Jestem emerytowaną nauczycielką od dzieciństwa mieszkającą w Krakowie i płacącą podatki. Moi rodzice też! Nie stać mnie na nowy samochód, chyba że będzie dopłata tak jak było z wymianą kopciuchów. Panowie Radni niech punkt widzenia nie zależy od punku siedzenia. Jeżeli mam samochód dopuszczony do ruchu, to takie decyzje są ABSURDEM i godzą uboższych, a nawet średnich	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ruchu w Krakowie[297], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1261	**Przedsiębiorca**	Część uchwały mówiąca o strefie czystego transportu, prowadzi do ograniczenia prawa do przemieszczania się ze względu na stan posiadania. Nie każdego stać na nowy samochód spełniający normy Euro 4 i Euro 6, a tak samo musi się przemieszczać po mieście w celach zarobkowych. Uchwała powinna raczej przeciwdziałać niszczeniu samochodów poprzez wycinanie katalizatorów czy filtrów DPF, tak by utrzymywały swoją normę, a nie zostały wypchnięte z miasta. Co więcej samochody zasilane LPG nie zostały ujęte w tej uchwale, choć jest to paliwo czystsze od benzyny i samochód z Euro 3 oraz instalacją LPG potrafi emitować mniej CO2 i Nox do atmosfery niż benzynowe Euro 4.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

[297] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1262	**Osoba prywatna**	Brak uwzględnienia pojazdów zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1263	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną	Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za	szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1264	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się na ten projekt, nie powinno być tak dużych restrykcji.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1265	**Osoba prywatna**	Bardzo dobry projekt jeśli chcecie żeby ludzie wyszli na ulice i zmienili władze miasta. Jest ograniczona pula bezsensów które wprowadzaliście żeby zapchać sobie kieszenie aby potem sponsorować idiotyczne programy czy festiwale przy których mieszkańce stali obok obojętnie. W alternatywie możecie zasponsorować nowe auta dla mieszkańców których nie stać na nowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[298], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
1266	**Osoba prywatna**	właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach

[298] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji	kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[299], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1267	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia

[299] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli	zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w	zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry” jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1268	**Polski Alarm Smogowy**	w imieniu Polskiego Alarmu Smogowego składam apel, który do dnia 27 lipca 2020 r. podpisało 4048 osób. Poniżej znajduje się treść apelu, natomiast podpisy zostały dołączone jako dodatkowy plik. Apel o skuteczny Program ochrony powietrza w Małopolsce Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. "kopciuchy", czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski. Na terenie Małopolski wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie NIC, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Potrzebujemy zdecydowanych działań! - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi programu "Czyste Powietrze", w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić taką rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do marca 2021 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do września 2020 r., tak, aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę. Jednak zaproponowany dzień roboczy na podjęcie interwencji to czas stanowczo za długi. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1269	**Osoba prywatna**	W proponowanym kształcie przepisy eliminują z ruchu w Krakowie pojazdy zabytkowe. Nie znam europejskiego miasta, promującego działania proekologiczne, które zabrania poruszania się samochodom zabytkowym. Nie wiem, czy to działanie zamierzone, czy niedopatrzenie, ale wydaje mi się, że problem jakości powietrza nie pochodzi od samochodów zabytkowych (ciekawe ile takich jest zarejestrowanych w samym Krakowie i ile w woj. małopolskim). Może warto zająć się egzekwowaniem już istniejących przepisów, choćby w kwestii tego, kto czym pali w piecu, bo tu chyba skala zjawiska jest jednak imponująco większą. Proszę przyjrzeć się tej kwestii, bo pojazdy zabytkowe to ruchome zabytki, a te przepisy czynią z nich nieruchomości.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1270	**Osoba prywatna**	Samochody klasyczne niespełniające norm EURO powinny mieć możliwości wjazdu do miasta bez obostrzeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1271	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których	Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach.	Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1272	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane,	działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy	ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1273	**Gmina Wadowice**	Dotyczy: opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Działając na podstawie art.91 ust. 1 i ust. 5 oraz art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (t.j.: Dz. U. z 2019 r. poz 1396 ze zm.), w związku z pismem z dnia 12 marca 2020 r. znak: SR-V.721.2.7.2019 opinuję negatywnie zapisy projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. W mojej opinii oraz zgodnie z tym co zostało przesłane do Państwa pismem z dnia 23 stycznia 2020 r., znak: OŚ.1510.08.2020, w sprawie konsultacji założeń aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego (dalej: „POP"), proponowane rozwiązania powodują znaczne zwiększenie obowiązków nałożonych na gminy. To z kolei pociąga za sobą zwiększone koszty. Jedyną możliwością efektywnej realizacji proponowanych rozwiązań jest idące za narzucanymi obowiązkami jednoczesne wsparcie finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego, zarówno na działania inwestycyjne, jak i pozostałe koszty, takie jak wynagrodzenia, szkolenia pracowników, wyposażenie miejs pracy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		lub stanowisk dla beneficjentów programów ogólnopolskich („Czyste Powietrze', „Mój Prąd", „Smog Stop"). Odgórne narzucenie wydatkowania 1% dochodów własnych gminy na działania związane z ochroną powietrza może spowodować problemy z realizacją innych zadań gminy. Poprawa stanu powietrza jest naszym priorytetem, jednakże realizacja wszystkich założeń POP nie jest możliwa, przede wszystkim ze względu na ograniczenia budżetowe. Patrząc realnie na obecną sytuację, związaną z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 i możliwymi negatywnymi skutkami dla polskiej gospodarki, jak również na prognozowanie zmniejszenie dochodów gmin oraz konieczność dostosowania się do poszczególnych wymogów na szczeblu krajowym (m.in. zmiany w oświacie, zwiększenie płacy minimalnej), łatwo można stwierdzić, że realizacja POP w przedstawionym kształcę będzie stanowić ogromny problem dla gminy. Już obecnie obowiązujący Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego określa szereg obowiązków, których wykonanie niesie ze sobą znaczne koszty. Realizacja, nawet częściowa, propozycji nowego POP, może okazać się niemożliwa lub może spowodować znaczące problemy finansowe dla wielu gmin Małopolski. Godząc się na proponowane zapisy POP narażamy się na kolejny wydatek obciążający budżet jednostek, jakim byłaby ewentualna kara nałożona za niewypełnianie nowych, bardzo rygorystycznych zobowiązań POP. Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, iż narzędzia finansowe dla mieszkańców Małopolski, mające na celu wsparcie działań proekologicznych, powinny być na bieżąco aktualizowane. W przypadku wystąpienia prognozowanego kryzysu gospodarczego wraz ze znaczącym wzrostem bezrobocia, proponowane formy wsparcia mogą się okazać niewystarczające dla wielu właścicieli budynków. Dotyczy to zarówno programów na szczeblu krajowym, jak i wojewódzkim. Poniżej przedstawiam uwagi do poszczególnych propozycji zapisów projektu POP: 1) Ograniczenie możliwości dofinansowania inwestycji związanych z instalacją kotłów wyłącznie na biomasę oraz podwyższenie standardów emisji pyłów, spowoduje znaczące zmniejszenie możliwości wyboru wśród takich urządzeń dostępnych na rynku. Konieczność dostosowania, przez przedsiębiorców produkujących takie kotły, do wyższych wymogów z pewnością spowoduje podniesienie ceny urządzeń, a tym samym ograniczy ich dostępności dla wielu właścicieli budynków. Natomiast już wymiana starego „kopciucha" na urządzenie spełniające wymogi Rozporządzeń Komisji (UE) 2015/1185 oraz (UE) 2015/1189 w sprawie	które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. 1. Data wniesienia ograniczeń dla finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m3 została już zmieniona na 1 stycznia 2023 r. również na wniosek jednostek badawczych oraz przedsiębiorstw, które wskazywały na konieczność zapewnienia czasu na dostosowanie produkcji. Oznacza to, że ograniczenie to wejdzie w życie w roku, w którym zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Małopolski w województwie małopolskim wszystkie pozaklasowe urządzenia grzewcze powinny być wymienione. Największa liczba wymian w województwie powinna zostać zrealizowana do końca 2022 roku. Wymagania dla urządzeń na biomasę zostały przedefiniowane w kontekście dostępności urządzeń na rynku i prowadzonych badań nad nowymi urządzeniami. Zmieniony termin uwzględnia nową sytuację gospodarczą oraz konieczny postęp w produkcji nowych urządzeń na biomasę spełniających wskazane wymagania emisyjne. Warto podkreślić, iż już dotychczas w Programie Priorytetowym Czyste Powietrze zwraca się uwagę na wartość wskaźnika emisji cząstek stałych w przypadku dofinansowywania kotłów na biomasę, przyznając wyższe dofinansowanie (w odniesieniu zarówno do maksymalnej kwoty oraz % dofinansowania) dla kotłów spełniających wyższe wymagania emisyjne. 2. Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). Ponadto w oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE z dnia 21 października 2009 r. w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla urządzeń grzewczych na paliwo stałe, znacząco wpływa na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Proponuję wydłużenie okresu, w którym dofinansowania do inwestycji związanych z wymianą źródeł ciepła na nowe zasilane paliwem stałym mogą być udzielane do roku 2023, do którego zgodnie z uchwałą antysmogową powinny zostać usunięte wszystkie urządzenia bezklasowe lub klasy niższej niż 3. 2) W kwestii inwentaryzacji źródeł ogrzewania najbardziej istotny jest fakt, iż brakuje podstawy prawnej, która obligowałaby mieszkańców do udostępnienia informacji na temat posiadanego źródła ogrzewania oraz OZE. Konieczne jest również wprowadzenie obowiązku współpracy innych podmiotów z gminami. Zasadne jest wprowadzenie obowiązku aktualizacji danych przez podmioty gospodarcze realizujące działalność w zakresie montażu OZE lub urządzeń grzewczych, Obowiązek przedstawiania gminom kwartalnego/rocznego sprawozdania przez przedsiębiorców, pozwoliłby na sprawne aktualizację bazy inwentaryzacji. Instytucje publiczne, takie jak Inspektor Nadzoru Budowlanego, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, powinny być zobowiązane do przekazywania posiadanych danych i uzupełnianie ich w bazie danych obiektów ogrzewanych prowadzonej przez UMWM. 3) W założeniach aktualizacji POP wskazany jest zakres obowiązków na stanowisku ekodoradcy, w tym obsługa programów Czyste Powietrze, Mój Prąd i Stop Smog. Zakres czynności poszczególnych pracowników jest określany przez pracodawcę i do pracodawcy powinna należeć decyzja o nazewnictwie danego stanowiska pracy oraz o podziale obowiązków w ramach danego urzędu. Wymóg realizacji powyższych zadań przez ekodoradcę może prowadzić do konieczność utworzenia kolejnych takich stanowisk, w liczbie większej niż wymagana w założeniach POP. To wiązać się będzie z koniecznością odpowiedniego przeszkolenia pracownika, na przykład w formie studiów podyplomowych. W takim przypadku realizacja takich szkoleń powinna być wspierana, bądź wręcz organizowana, na szczeblu wojewódzkim, na przykład w formie podobnej do studiów podyplomowych w projekcie LIFE „Małopolska w zdrowej atmosferze”. 4) Efektywna realizacja przez gminy programów Czyste powietrze, Mój Prąd i Stop Smog nie jest możliwa bez konieczności zatrudnienia dedykowanych przede wszystkim dla tego celu pracowników oraz zwiększenia zasobów sprzętowych jednostki. Jednocześnie pracownicy gmin powinni mieć zapewnione szerokie wsparcie merytoryczne i wcześniejsze gruntowne przeszkolenie przez instytucję odpowiedzialną za realizację programów. Ponadto, udział gminy w programie „Stop	3. Stanowisko Ekodoradcy musi być stworzone w każdej gminie. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Ponadto Województwo Małopolskie oferuje szereg szkoleń oraz ofertę studiów podyplomowych, które pomogą przygotować Ekodoradcę do pracy. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. 4. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. W Programie wskazano ww. środki, gdyż do kompetencji Zarządu Województwa należy zarządzanie Regionalnym Programem Operacyjnym. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Niemożliwe jest zatem zobowiązanie WFOŚiGW bądź NFOŚiGW do uruchomienia dofinansowania do zatrudnienia Ekodoradców. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Termin zadania został przesunięty na 1 stycznia 2022 roku. 5. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy nie tylko przeprowadzanie kontroli w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować nie tylko kontrole interwencyjne, ale również kontrole

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Smog" wiąże się z poniesieniem przez nią kosztów wkładu własnego, co w przypadku obecnego stanu budżetu Gminy Wadowice jest niemożliwe bez ograniczenia realizacji innych zadań. 5) Obowiązek wykonania kontroli paleniska w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia może okazać się nierealny do wykonania. Zgodnie z art. 379 ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska kontrola może być przeprowadzona w budynkach mieszkalnych jedynie w godzinach 6.00-22.00. W związku z powyższym przestrzegają zapisów ustawy oraz wypełniając zapisy POP Urząd byłby zobligowany do wprowadzenia 7-dniowego tygodnia pracy dla osób upoważnionych do kontroli, co powodowałoby kolejny wzrost nakładów finansowych na działają związane z ochroną powietrza. Ponadto należy się zastanowić nad podstawą prawną do udzielania informacji, na temat kontroli, osobie zgłaszającej, która potencjalnie jest osobą anonimową. 6) Rozwój montażu odnawialnych źródeł energii jest niewątpliwie słuszny, jednak konieczność preferencyjnego dotowania tych instalacji, przed np. ogrzewaniem gazowym, elektrycznym czy na biomasę, może wykluczyć osoby o gorszej sytuacji finansowej z ubiegania się o dofinansowanie się w ogóle. Inwestycja w OZE jest zdecydowanie bardziej kosztowna w momencie jej montażu. Jednocześnie w przypadku starszych, nieocieplonych budynków, montaż instalacji OZE zasadny będzie jedynie przy jednoczesnej głębokiej termomodernizacji. W przeciwnym wypadku koszty eksploatacji będą niewspółmiernie wysokie do oczekiwanych korzyści, w porównaniu z ogrzewaniem np. gazowym. Jednocześnie nie wszyscy właściciele takich budynków są w stanie podołać obciążeniom finansowym związanym z taką inwestycją, nawet jeśli nie zaliczają się do grona osób ubogich czy ubogich energetycznie. W takim przypadku nie mają możliwości uzyskania wystarczającego wsparcia ze środków publicznych. Możliwość uzyskania przez właściciela budynku dotacji do wymiany starego urządzenia na paliwo stałe powinna być dostępna również w przypadku jego mniejszych możliwości finansowych. 7) Zakup energii elektrycznej pochodzącej z OZE na potrzeby jednostek samorządu terytorialnego powinien być zależny od możliwości takiego zakupu oraz jego cen. Nie można dopuścić do sytuacji, aby gmina ponowila niewspółmiernie wysokie koszty jedynie w celu realizacji tego zapisu lub nawet kary, w przypadku gdy nie ma technicznej możliwości zakupu takiej energii. 8) W przypadku działań krótkoterminowych, dotyczących ogłoszonego stanu zanieczyszczenia powietrza, wskazany jest m.in. zakaz eksploatacji kominków oraz stosowania dmuchaw do liści. Ponownie wskazuję na jednoczesny brak odpowiednich przepisów prawa pozwalających na egzekwowanie przez samorządy tych zakazów. Zakaz eksploatacji kominków powinien być ograniczony do kominków będących	planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 6. Gmina ma obowiązek realizacji *innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 7. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dodatkowym źródłem ogrzewania. W przypadku nieruchomości wyposażonych jedynie w kominek, zakaz jego eksploatacji jest równoznaczny z pozbawieniem możliwości ogrzania budynku. 9) W ramach działań krótkoterminowych wprowadzone są stopnie zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Zmianie ulega stężenie pyłu PM10, przy którym ogłaszany jest pierwszy stopień zagrożenia, z 50 na 30 ng/m^3. Z uwagi na wartości przekroczeń przy kolejnych stopniach zagrożenia (odpowiednio 100 ng/m^3 i 150 ng/m^3) zasadne byłoby pozostawienie pierwotnej wartości, w celu zachowania jasnego przekazu i zwiększania świadomości ekologicznej mieszkańców Małopolski. W przypadku ogłoszenia II i III stopnia zagrożenia zanieczyszczenie powietrza określona jest wymagana ilość kontroli palenisk. W przypadku gdy stan zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza zostanie ogłoszony w ciągu dnia, wykonanie konkretnej ilości kontroli może być niemożliwe, z uwagi na ograniczone godziny pracy osób, którzy takie kontrole wykonują. W związku z tym, proponuję wykreślenie zapisu dotyczącego ilości kontroli do wykonania.	wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy • zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE”. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. 8. Zakaz eksploatacji kominków i ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe obejmuje tylko urządzenia, które nie stanowią jedynego źródła ogrzewania. Za kontrolę przestrzegania przepisów, które określone zostały w Planie działań krótkoterminowych, odpowiedzialne są jednostki zgodnie z ich kompetencjami określonymi w ustawie *Prawo ochrony środowiska* 9. Wartość 80 ugm^3 została ustalona w porozumieniu z Regionalnym Wydziałem Monitoringu Środowiska w Krakowie. Wartość ta została zwiększona, gdyż odnosi się ona do średniej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kroczącej z ostatnich 12 godzin, a nie do średniej dobowej jak dotychczas.
1274	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne/zabytkowe pojazdy na ulicach?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1275	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków i województwo małopolskie chce zdelegalizować zabytkowe samochody klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1276	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą.	2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1277	**Osoba prywatna**	Zwiększenie smogu przez samochody osobowe jest tak nieznaczna że uchwała jest bez sensu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[300] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

[300] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1278	**Inne**	Zwracam uwagę, że przy wprowadzeniu tego typu rozporządzeń, trzeba kierować się dobrem ogółu. Jeśli chcecie pozbawić 30% zmotoryzowanych Krakowian pojazdów to należy dać im odszkodowanie lub dofinansowanie do zakupu nowego samochodu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1279	**Osoba prywatna**	uważam że wprowadzane zmiany nie mają sensu. Po pierwsze proponuję egzekwowanie obecnie istniejących przepisów. Sam posiadam diesla z normą emisji spalin Euro 5 i dbam o to żeby był cały czas sprawny wraz filtrem cząstek stałych FAP. Głównym problemem są pojazdy które są w stanie agonalnym przez zaniedbania ich właścicieli. Dodatkowo posiadanie jednego pojazdu przez kilka lat jest dużo lepsze dla środowiska niż zmiana samochodu co 2 lata (wytworzenie nowego samochodu jest szkodliwe dla środowiska). Uważam także że zakaz wjazdu do miast dla samochodów klasycznych jest wielką stratą kulturową dla naszego miasta. Myślę że kluczową sprawą dla powietrza w Krakowie będzie kontrola samochodów pod kątem sprawdzenia sprawności ich układów oczyszczania spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1280	**Osoba prywatna**	W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi „'Fundacja Krakowskie Klasyki" pragnie zająć stanowlsko dotyczące zorganizowania na terenie województwa małopolskiego tzw ,,Stref Czystego Transportu"	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Kim jesteśmy? Jako fundacja jesteśmy organizacją działającą w środowisku właścicieli i miłośników pojazdów zabytkowych, organizujemy imprezy i wystawy. Bierzemy udział w eventach organizowanych przez podmioty zarówno prywatne jak i publiczne. Współpracowaliśmy m.in. z krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej, Muzeum Lotnictrwa Polskiego. Tauron Areną Kraków, Miejską Komendą Policji w Krakowie, braliśmy też udział w różnorakich warstwach m.in. Verva Street Racing, licznych edycjach Classic Moto Show oraz Moto Show Kraków. Braliśmy udział w imprezach organizowanych przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy (Motoorkiestra). Zapewniliśmy dotychczas rozrywkę wielu tysiącom krakowian, zorganizowaliśmy ponad setkę imprez integrujących środowisko skupione wokoło klasycznej motorzyacji. Członkowie naszego środowiska powieźli do ślubu setki par młodych, braliśmy udział w kręceniu dziesiątków filmów i teledysków, ściągnęliśmy do Krakowa tysiące turystów, którzy przyjechali brać udział w naszych evemtach lub podziwiać pojazdy należące do naszych sympatyków. Jeśli przedstawiona w planie ochrony powietrza strefa czytego transportu wejdzie w życie wszystko to stanie się przeszłością. O co walczymy? Planowane w Malopolsce ograniczenia dotyczyć mają wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, oznacza to de facto likwidację zabytkowej motoryzacji w naszym województwie. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na ten problem. Z samej swej natury pojazdy zabytkowe nie mogę spełniać norm emisji spalin o których mowa jest w dokumencie „program ochrony powietrza". Wszelkie obowiązujące obecnie w Polsce przepisy dotyczące dawnej motoryzacji obejmują pojazdy wyprodukowane ponad 25 lat temu. Oznacza to, iż w najbardziej skrajnym przypadku pojazd taki może (ale nie musi) spełniać normę „Euro 1". Nie oznacza to jednocześnie iż pojazdy takie są straszliwymi trucicielami – jedynie, że w wielu przypadkach „pamiętają" czsy przed wprowadzeniem norm „Euro" (olub czasy przed powstaniem UE, czy nawet EWG – a w znacznej części powstały po prostu w krajach należących do RWPG). Auta takie stanowią cenny dorobek materialnego dziedzictwa kulturowego Polski i Europy. Pokazują historię naszego kraju, pokazują historię rozwoju techniki, historię wzrostu (bądź spadku) zamożności społeczeństwa, historię sojuszów politycznych.	w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Stanowią wartościowy i interesujący dodatek do krajobrazu miejskiego jako świadectwo lat minionych i żywa dokumentacja trendów panujących w sztuce użytkowej dawnych lat. Analogicznie powody doprowadziły do tego, iż przytłaczająca większość miast europejskich zdecydowała się przyznać pojazdom zabytkowym przywileje w zakresie „stref niskiej emisji". W zależności od kraju przywileje te są bądź ogólnokrajowe (jak w Niemczech), bądź regionalne. Polegają one na całkowitym zwolnieniu z opłat za wjazd do takiej strefy (Londyn), zwolnieiu pojazdów ponad 30 letnich z obowiązku spełnienia współczesnych norm emisji spalin (Paryż), bądź zwalniani z tych norm wszystkich pojazdów zabytkowych wg definicji wynikającej z innych przepisów (Rzym, Florencja, Mediolan, Bruksela, Rotterdam czy Amsterdam). Właściwie można powiedzieć, że z miast europejskich zaledwie garstka nie pomyślała o problemie zabytkowych samochodów. Z tego powodu postulujemy wprowadzenie do małopolskiego POP wyjątku od stref niskiej emisji dla pojazdów historycznych w ujęciu art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wyżej powołany przepis (w odróżnianiu od definicji zawartej w art.2 ust.9 ustawy prawo o ruchu drogowym) posiada już na chwilę obecną jasną, spójną i ogólnokrajową praktykę stosowania. Nie stanowi przedmiotu debaty zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, jednocześnie nie budzi kontrowersji w zakresie stosowania a jego interpretacja jest spójna na terenie całego kraju. Praktyka stosowania definicji ujętej w przepisach PORD jak na chwile obecną kontrowersyjna i budzi wątpliwości praktyczne, które zresztą skłoniły Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do rozpoczęcia prac nad nowelizacją przepisu. Prace te mogą spowodować, iż dojdzie do rozdźwięku między zakresem ew."zwolnienia" w zakresie „stref niskiej emisji", a nowym, nieznanym obecnie brzmieniem przepisu. Na dodatkową uwagę zasługuje fak, iż ratio legis regulacji ujętej w Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zdaje się być podobne do uzasadnienia naszych postulatów. Ustawodawca wprowadzając bowiem przedmiotową regulację, zwrócił uwagę na sezonowy i okazjonalny charakter użytkowania tych pojazdów. W kontekście ochrony powietrza oznacza to, że okazjonalny przejazd zabytkowego samochodu lub motocykla nie stanowi realnego zagrożenia dla jakości powietrza. Wydaje nam się, iż nikt chyba nie sądzi, że w przypadku przyznania wyjątku dla klasyków motoryzacji małopolskie drogi zostaną	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nagle zapełnione dziesiątkami tysięcy Dużych i Małych Fiatów lub np. amerykańskich krążowników szos z lat 50 i 60. Humorystycznie można nawet zauważyć, że taka sytuacja znacząco podniosłaby atrakcyjnośc turystyczną regionu. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych po zeszłorocznym badaniu emisji spalin w Krakowie – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście. Jednoznacznie więc widać, iż wpływ emisji pochodzących z takich pojazdów jest równie ograniczony jak wpływ środowiskowy dorożek konnych na krakowskim rynku. W związku z wszystkim powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad programem ochrony powietrza w Małopolsce postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003t. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjncyh) z obowiązku spełniania warunków małopolskich stref czystego transportu.	
1281	**Osoba prywatna**	Prośba o wyłączenie z obostrzeżeń w poruszaniu się na terenie miasta Kraków samochodów zabytkowych wedle ustawy Prawo o ruchu drogowym.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1282	**Osoba prywatna**	pomysł jest fatalny, Euro4 dla motocykli obowiązuje dopiero od 3 lat więc objęcie ich restrykcjami to totalne kuriozum, zaś w kwestii samochodów nawet gdyby powstały wyjątki dla samochodów zabytkowych, trzeba pamiętać, że samochody takie zanim nimi zostaną muszą osiągnąć odpowiedni wiek, sam posiadam unikalny samochód który na razie nie łapie się na zabytek, ale cały czas staram zachować się go w takim stanie, żeby tym zabytkiem mógł się stać w niedalekiej przyszłości. Proszę zapoznać się z terminem youngtimer, każdy samochód który jest teraz zabytkiem, wcześniej musiał przejść okres przejściowy, w który to albo ktoś o niego zadbał, albo został wrakiem i trafił na złom.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1283	**Urząd Miasta Nowy Sącz**	**Str. 42 pkt. 2 Zatrudnienie i utrzymanie ekodoradców do 1 stycznia 2022.** W przypadku miasta Nowego Sącza o liczbie mieszkańców przekraczających 50 tysięcy wymagania programu nakazują stworzenie i dofinansowanie trzech nowych etatów. Obecne doświadczenia miasta z realizacji we współpracy z WFOŚ i GW w Krakowie od lutego 2019 roku obsługi programu „Czyste Powietrze" wynika, iż z przeszkolonych 4 pracowników do realizacji obsługi i pomocy mieszkańców wystarczy jedna osoba. Od początku realizacji projektu pracownicy Wydziały Środowiska Urzędu Miasta Nowego Sącza, udzielili około 1 500 porad w sporządzaniu wniosków. Zatrudnienie dodatkowych trzech osób to zbędne, kosztowne powiększanie zatrudnienia nieadekwatne do potrzeb oraz kosztowne dla budżetu gmin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		W przypadku zadań edukacyjnych spełnienia wymagań stosujemy sprawdzone w działaniu w latach ubiegłych angażowanie podmiotów zewnętrznych wspieranych przez wydziały środowiska i edukacji Urzędu Miasta Nowego Sącza. **Reasumując, postulujemy korektę zapisu do poziomu obowiązkowego utrzymania punktu obsługi Programu Czyste Powietrze i zatrudnianie dodatkowych pracowników tylko w przypadku realnych potrzeb. Zatrudnianie powinno być elastyczne czasowo do potrzeb realizacji zadania.** **Str. 41 rozdział 6. Działania naprawcze Pkt 2** Postulujemy przesunąć terminy zapewniania dostaw energii elektrycznej z OZE w następujący sposób: Od 2025 roku 25% Od 2030 roku 50% Od 2035 roku 75% Od 2040 roku 100% Uzasadnienie: rekomendowane poziomy osiągnięcia celów zakupu/produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych są nierealne ze względu na wysokie koszty oraz skutki finansowe dla budżetu gmin spowodowane wprowadzeniem stanu epidemii wirusem COVID	Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			• dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy • zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE". Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1284	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne samochody ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1285	**Osoba prywatna**	Brak wyjątku dla samochodów zabytkowych poprawnie zarejestrowanych które nie spałniają wymogów zawartych w projekcie. Szkoda było by stracić imprezy pojazdów zabytkowych odbywające się w Krakowie. Sam jestem posiadaczem FIATA 126 z 1977roku i przepisy w proponowanej wersji nie dają możliwości poruszania się tym pojazdem w Krakowie. Wiadomo, że takie auto nie jest używane na codzień ale kilka/kilkanaście razy w roku na zloty, spotkania itp. To element kulturalno - hisotryczny i nawet w miastach o bardzo zaostrzonych normach emisji są wyjątki dla pojazdów zabytowych. Proszę o przeredagowanie uchwały by ująć ww problem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1286	**Osoba prywatna**	DLaczego Kraków chce zdelegalizować auta zabytkowe "klasyki" ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1287	**Osoba prywatna**	Dlaczego maja byc zdelegalizowane klasyki motoryzacji samochodowej?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1288	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne pojazdy?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1289	**Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy**	W ramach konsultacji projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, w załączeniu do niniejszego pisma przesyłamy Apel o skuteczny Program ochrony powietrza w Małopolsce podpisany przez 4 048 osób. Apel o skuteczny Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski. [1] Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan. [2] W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie. [3] Apelujemy też do Zarządu Województwa Małopolskiego, by nie ulegał naciskom lobbystów, których celem jest głównie troska o własny interes. Sprzedawcy węgla oraz inne grupy namawiające do zachowania obecnego status quo, którzy teraz domagają się rozluźnienia obowiązujących przepisów, przedkładają interesy prywatne ponad zdrowie Małopolan. Rolą Zarządu Województwa Małopolskiego jest dbanie o jakość powietrza w regionie i ochrona zdrowia jego mieszkańców. Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		"kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię	ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze**.**
1290	**Osoba prywatna**	Program ograniczenia emisji z transportu oparty o normy emisji Euro jest błędny. Wśród zanieczyszczeń spowodowanych przez ruch samochodowy ok. 7% to dymienie z rur wydechowych, 13% to ścierające się opony i klocki hamulcowe, a 80% – unos wtórny. Eliminacja wąskiej grupy starszych aut z silnikiem diesla z centrum miasta nie znajduje zatem żadnego uzasadnienia. Nowsze i spełniające normę Euro 6 samochody nie wpływają istotnie na zmniejszenie całkowitej emisji. Przykładem nieskuteczności takich rozwiązać są niemieckie miasta w których selekcja aut wjeżdżających do centrów nie spowodowała oczekiwanej poprawy jakości powietrza. Moją propozycją jest: - zachęcenie kierowców do przesiadki do komunikacji zbiorowej poprzez budowę sieci parkingów "park and ride" - likwidacja odpłatności za bilety komunikacyjne - oparcie zbiorowej komunikacji miejskiej o pojazdy napędzane ekologicznym i ekonomicznym gazem CNG	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[301] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu

[301] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1291	**Osoba prywatna**	Prośba o uwzględnienie pojazdów zabytkowych w treści proponowanej uchwały.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1292	**Osoba prywatna**	Apeluję o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza w Małopolsce: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieram utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieram zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieram wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieram wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apeluję o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieram zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apeluję o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie	technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1293	**Osoba prywatna**	jest ok !	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1294	**Osoba prywatna**	Założenia projektu dotyczące ograniczenia emisji z transportu od początku są błędne. Konkretnie chodzi o utworzenie w Krakowie strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro. Klasyfikowanie samochodów jako dopuszczonych bądź nie tylko na podstawie specyfikacji producenta bądź roku produkcji jest mocno krzywdzące dla posiadaczy starszych aut w bardzo dobrym stanie technicznym. Jednocześnie dopuszcza całą masę nowszych samochodów, które de facto intensywniej trują środowisko, tylko dzięki przyznanej im plakietce Euro 4 czy 6, nie patrząc na ich realny zły stan techniczny. Jako przykład warto tu przytoczyć przeprowadzone niedawno w Niemczech testy emisji spalin Mercedesa W123 240d, wyprodukowanego w 1982 roku. Pojazd z silnikiem Diesla z dołożonym przez właściciela katalizatorem okazał się czystszy niż Audi Q3, Renault Scenic czy Nissan Juke. Wyniki te klasyfikują go do normy emisji spalin Euro 5. Według założeń strefy czystego transportu nie mógłby on jednak wjechać do centrum Krakowa, a później także na jego obrzeża (IV obwodnica). Sam jestem posiadaczem samochodu benzynowego z 1996 roku, którego stan techniczny przewyższa pojazdy o 15 lat młodsze. Podczas badania spalin w stacji diagnostycznej otrzymałem potwierdzenie, że auto przewyższa katalogową normę Euro 2. Jednak na dzień opuszczania przez niego fabryki wyższa norma Euro nie istniała. Według programu ochrony powietrza, mój czysty samochód nie mógłby wjechać do Krakowa. Nagonka na starsze auta i pęd do wymiany ich na nowe leży wyłącznie w interesie koncernów motoryzacyjnych. Złomowanie sprawnych aut tylko ze względu na rok produkcji nie jest ani rozsądne, ani ekologiczne. Proszę zauważyć, że na drogach często starsze i małe samochody zastępowane są dużymi i paliwożernymi SUV-ami. Moda na tego typu pojazdy pojawiła się w przeciągu kilku ostatnich lat. Według niemieckich testów dotyczących emisji NOx, przytoczony już Mercedes z 1982 roku emituje mniej trujących substancji od BMW X3 czy Porsche Cayenne. Jeśli chodzi o CO2, również nie odbiega od współczesnych aut, jak choćby Mercedesa 400d czy BMW X5 z 2018 roku. Jazda nowszym samochodem (np. "przerośniętym" SUV-em) nie oznacza więc generowania mniejszych zanieczyszczeń. Decyzja o dopuszczeniu czy niedopuszczeniu konkretnego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pojazdu do ruchu powinna być podjęta w oparciu o jego emisję, a nie na podstawie wieku. Testy powinny przeprowadzać stacje kontroli pojazdów podczas badania technicznego auta, a nie urzędnicy zza biurek. Załączam link do niemieckiego testu: https://occ.eu/artikel/38-jahre-alter-mercedes-240d-sauberer-als-moderner-bmw-x3-abgastest oraz wykres emisji tlenków azotu poszczególnych aut. Na dodatek projekt programu ochrony powietrza zupełnie pomija kwestię samochodów z instalacją gazową LPG oraz samochodów zabytkowych i historycznych. Zmiana sposobu zasilania pojazdu znacząco wpływa na emisję spalin - na plus lub na minus, w zależności od wielu czynników. Tutaj także dyskwalifikacja starszych aut, które często taką instalację posiadają, i gloryfikacja nowszych jest krzywdząca. Decyzję o dopuszczaniu samochodu do wjazdu na teren strefy powinien podejmować diagnosta. Jeśli zaś chodzi o pojazdy zabytkowe i historyczne, nie mają one szansy spełnić wyśrubowanych norm Euro 4 czy 6, nawet będąc w idealnym stanie technicznym. Czy to oznacza, że mają zniknąć zupełnie z Krakowa, miasta słynącego ze swoich zabytków? Jeśli pozbywamy się starych aut, może powinniśmy też nakazać wyburzenie starych budynków, które nie spełniają współczesnych norm budowlanych. W takim kierunku zmierza eliminowanie starszych pojazdów z ulic, powstałych w zupełnie innej rzeczywistości. W taborze MPK także znajdują się pojazdy zabytkowe, w tym autobusy na żółtych tablicach rejestracyjnych. Czy po wejściu w życie przepisów dotyczących strefy czystego transportu, Krakowska Linia Muzealna zostanie zlikwidowana, bo autobusy nie będą mogły wyjechać na ulicę? Zwracam uwagę, że nie wszystkie pojazdy, przedstawiające wartość kolekcjonerską, posiadają wspomniane tablice. Zgodnie z definicją: "Pojazd zabytkowy to szczególny pojazd (samochód lub motocykl), który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków do ewidencji zabytków i jest wpisany do inwentarza muzealiów. Na podstawie zaświadczenia o takim wpisie właściciel może go zarejestrować jako "pojazd zabytkowy" i stosować żółte tablice rejestracyjne. W Polsce ponad 55 tysięcy posiadaczy może się poszczycić takimi tablicami. Pojazd zabytkowy musi mieć: więcej niż 25 lat i ten model nie może być produkowany już od 15 lat. Musi także posiadać co najmniej 75 procent oryginalnych części". Jeżeli do Krakowa wjeżdżać będą mogły tylko pojazdy z żółtymi tablicami, wyeliminuje to z ruchu pojazdy historyczne, kolekcjonerskie bądź pretendujące do miana takich pojazdów w przyszłości, posiadające obecnie białe bądź czarne tablice rejestracyjne. Według kolejnej definicji: "Pojazd historyczny to pojazd, który posiada co najmniej 40 lat, jest pojazdem zabytkowym wpisanym do rejestru zabytków, lub uznany przez rzeczoznawcę za pojazd unikatowy, lub posiadający szczególne znaczenie dla historii motoryzacji (np. prototypy). Pojazdy historyczne mają szczególną wartość, dlatego prawnie traktowane są tak jak pojazdy zabytkowe, chociaż nie posiadają takiej rejestracji i żółtych tablic". Jeżeli przepisy dotyczące ochrony powietrza "wyrzucą" poza Kraków samochody 20-kilkuletnie bądź 30-letnie i starsze, ale z różnych powodów nie zarejestrowane przez właścicieli na "żółte	Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		tablice", spowoduje to przerwanie cyklu "powstawania" kolejnych zabytków. Właścicielom nie będzie opłacało się utrzymywać samochodów w idealnym stanie technicznym, jeśli jeździć nimi będą mogli tylko poza granicami miasta. Uważam, że w obecnie przedstawionej formie, projekt nowego programu ochrony powietrza jest nie do zaakceptowania.	Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1295	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla	2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1296	**Osoba prywatna**	Uważam, że udział samochodów zabytkowych w zanieczyszczaniu powietrza jest pomijalny. Samochodów tych jest niezwykle mało, rzadko można zobaczyć je na ulicy. Ponadto, nie są to pojazdy służące do codziennej jazdy, tylko do jazdy okazyjnej, weekendowej. Jestem fanem motoryzacji, ale nie tylko fan z zachwytem spojrzy na zadbany samochód z minionej epoki. Samochody te są oczkiem w głowie właścicieli, a ich stan techniczny jest celujący. Dużo nowsze samochody spełniające normy "na papierze", ze względu na zaniedbanie silnika/instalacji gazowej, często emitują do środowiska dużo więcej zanieczyszczeń. Nie trzeba do tego specjalistycznego sprzętu, wystarczy popatrzeć na wydostający się z rury wydechowej dym białego lub czarnego koloru. To właśnie te niekoniecznie stare, ale zaniedbane samochody, stanowiący duży procent ogółu, są problemem zanieczyszczania powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1297	**Osoba prywatna**	ze względu na fatalną jakość powietrza w Małopolsce, bardzo proszę o uwzględnienie w nowym Programie ochrony powietrza następujących postulatów: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego urządzenia grzewczego. Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji przestarzałych kotłów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego konieczne jest wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **-** W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych powinno nastąpić znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Konieczne jest też wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymany zostanie wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Konieczne jest wprowadzenie zakazu korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. W Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34%	kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		(stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową.	najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1298	**Gmina Skrzyszowice**	Samorządy gmin i miast Powiatu Tarnowskiego z dużym uznaniem, postrzegają działania podjęte przez samorząd Województwa Małopolskiego związane z ochroną powietrza. Także dla naszych gmin i miast ograniczenie emisji zanieczyszczeń jest działaniem priorytetowym. Zdajemy sobie sprawę, że tylko radykalne działania naprawcze w tym obszarze pozwolą skutecznie ograniczyć zanieczyszczenia powietrza. Przygotowany projekt aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego sporządzony przez firmę Atmoterm S.A. jest jednak dokumentem oderwanym od realiów organizacyjnych, administracyjnych i finansowych poszczególnych gmin Powiatu Tarnowskiego. Zwracamy uwagę, iż w niewystarczający sposób uwzględniono specyfikę i potrzeby poszczególnych gmin, które przecież są na różnym poziomie industrializacji. Dlatego też, należy dokonać znaczących adaptacji, które umożliwią implementację założeń Programu na terenie Województwa Małopolskiego. Przedmiotem naszej troski są obszary dotyczące nowych obligatoryjnych zadań gminy, które zostały narzucone w sposób arbitralny na poszczególne j.s.t. poza miastem Krakowem, tj.:	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1) Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1) Nałożenie w ust. 2 Programu nieadekwatnych ram czasowych na przeprowadzenie pełnej inwentaryzacji zmian źródeł ciepła oraz instalacji OZE, co będzie skutkować niemożliwością ich wypełnienia. Postulujemy o wydłużenie perspektywy czasowej na zrealizowanie przedmiotowego obowiązku poza perspektywę roku 2020, a także wprowadzenie takich zmian legislacyjnych, które nakładałyby obowiązek na mieszkańca składanie deklaracji oraz zgłaszania wszelkich zmian dot. Źródeł ciepła, termomodernizacji oraz montażu OZE; 2) Uznając określoną w ust. 3 Programu celowość powstania w każdej gminie stanowiska Ekodoradcy, wskazujemy na konieczność partycypacji samorządu Województwa Małopolskiego w finansowaniu nowo utworzonego stanowiska pracy w wysokości 80% przez Województwo, przy zapewnieniu pozostałych środków pieniężnych przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego; 3) Określony w ust. 4 Programu sposób kontroli winien dotyczyć miast. Natomiast w gminach wiejskich lub miejsko-wiejskich proponujemy powołanie wyspecjalizowanej inspekcji samorządu Województwa Małopolskiego, albo scedowanie tych zadań na powiaty, które również winny przedsięwziąć część zadań związanych z zapewnieniem skutecznej kontroli przepisów o ochronie środowiska. Jako gminy z terenu Powiatu Tarnowskiego deklarujemy zabezpieczenie potrzeb lokalowych wymaganych dla nowo utworzonych stanowisk pracy; 4) Określonych w ust. 6 Programu obowiązek zapewnienia po stronie gmin odpowiednich programów osłonowych dla najuboższych, de facto skutkuje przerzuceniem na j.s.t. nowego zadania zleconego z administracji rządowej. Podkreślamy, iż niesatysfakcjonujące postępy w realizacji rządowego programu „Stop Smog" nie mogą skutkować przerzuceniem na gminy zadań przewidzianych przez administrację rządową, bez zapewnienia odpowiedniego źródła dofinansowania. Jedynie na marginesie należy podnieść, iż w ramach swoich możliwości finansowych – poszczególne samorządy – przeciwdziałają wykluczeniu energetycznemu mieszkańców, poprzez udzielenie odpowiedniej pomocy rzeczowej i gotówkowej z szeroko pojmowanej pomocy społecznej; 5) Dalej pozytywnie odnosimy się do pomysłu przewidzianego w ust. 7 Programu, tj. koniecznością zagwarantowania stałej wartości procentowej z budżetu poszczególnych gmin na dofinasowanie do wymiany kotłów, termomodernizacji domów oraz budowy OZE przez członków lokalnej wspólnoty samorządowej, jednakowoż pod warunkiem, że będzie to wartość stanowiąca 1% wpływu z podatków poszczególnych gmin i ekwiwalent ten będzie uzupełniony z Budżetu Województwa Małopolskiego taką samą kwotą; 6) Zwracamy również uwagę, iż określone w ust. 9 standardy zapewniające zerowy bilans energetyczny budynków użyteczności publicznej, jest	obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 2) W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Nie jest to możliwe na etapie tworzenia Programu ochrony powietrza. Warto również nadmienić, iż dofinansowanie do zatrudnienia Ekodoradców jest możliwe do pozyskania z innych źródeł, m.in. unijnego funduszu ELENA (Ekodoradcy zatrudnieni dzięki niemu działają już na terenie tzw. obwarzanka krakowskiego). 3) Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		możliwy jedynie w sytuacji, gdy ustawodawca ex lege zapewni każdej j.s.t. przymiot Prosumenta. Ponadto zwracamy uwagę, że nieodzowne jest również zapewnienie odpowiedniego vacatio legis koniecznego do wdrożenia w/w obowiązku. Dlatego też niezbędne stało się postulowanie wprowadzenie takich zmian do Programu, które na początkowym etapie obowiązywania Programu, będą przewidywały obowiązek zero emisyjności wyłącznie względem nowo powstających budynków użyteczności publicznej; 7) Przewidziany w ust. 13 obligatoryjny zakup „zielonej" energii elektrycznej pochodzącej z OZE jest możliwy tylko i wyłącznie, w sytuacji gdy gminy zostaną ustawowo uznane za Prosumentów. W świetle powyższego nasuwa się konstatacja, iż założenia przewidziane w projekcie Programu winny być przedmiotem dalszych konsultacji społecznych, tak aby na kanwie koniecznych działań naprawczych w obszarze ochrony powietrza dla Województwa Małopolskiego, wprowadzić takie regulacje, które będą mogły być wdrożone, beż konieczności rezygnacji lub znaczącego ograniczenia innych obowiązków ustawowych gmin.	się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 4) Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 5) Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 6) Brak zapisu w Programie ochrony powietrza dla województwa małopolskiego o zerowym bilansie energetycznym dla budynków użyteczności publicznej. 7) Przedstawiony podpunkt odnosi się do wersji Programu ochrony powietrza, który był opiniowany podczas pierwszych konsultacji. Obecnie brak takiego zapisu w obecnie konsultowanym Programie.
1299	**Osoba prywatna**	zgłaszam uwagę do pkt 8.2 działanie 2 Programu ochrony powietrza gdzie dopuszczone maja być do ruchu pojazdy z silnikiem benzynowym spełniającym poziom emisji Minimum Euro4. Nie zgadzam się z ta propozycja i proponuje umieszczenie tu wyjątku w postaci samochodów zabytkowych wciągniętych na listy Małopolskiego konserwatora zabytków. Pojazdy zabytkowe nie objęte były nigdy standardami Euro i ciężko dziś próbować klasyfikować je w tych ramach. Pojazdy zabytkowe jeżdżą minimalne ilości kilometrów i ich wpływ na zanieczyszczenie jest znikomy. Wnioskuje o wyłączenie obostrzeń dla samochodów zabytkowych z przedmiotowego projektu Uchwały.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1300	**Osoba prywatna**	Projekt Programu ochrony powietrza nie przewiduje wyjątku dla pojazdów zabytkowych i historycznych, które stanowią dziedzictwo rodzimej i światowej kultury i upiększają ulice, dając radość ogromnej liczbie ludzi. Wprowadzenie projektu w obecnej formie zabije motoryzację zabytkową, co jest niedopuszczalne. Samochody zabytkowe i historyczne stanowią tylko promil samochodów poruszających się po drogach i zostawiają znikomy ślad na środowisko biorąc pod uwagę ich małą liczbę. Są jednak ważne dla dokumentowania historii i dostarczania radości wielu ludziom poprzez wydarzenia i wystawy organizowane w mieście. Większość miast Europejskich, choćby Londyn czy Berlin zapewnia wyjątki dla samochodów zabytkowych nawet w strefach niskich emisji, co stanowi zdrowy kompromis dla wszystkich stron. Zgłaszam się z prośbą o zrobienie wyjątku dla aut zabytkowych i historycznych, aby mogły poruszać się po mieście i upiększać jego ulice.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1301	**Przedsiębiorca**	W odpowiedzi na ogłoszone przez Urząd Marszałkowski woj. Małopolskiego konsultacje projektu nowego Programu ochrony powietrza, Tauron Wydobycie S.A. zgłasza swoje uwagi do ww. Programu. W ostatnim czasie zostało wprowadzonych w życie kilka przepisów związanych z poprawą jakości powietrza i regulujących po raz pierwszy rodzaj paliw stałych, które można zużywać w kotłach używanych przez gospodarstwa domowe, takich jak: 1. W 2017 roku Urząd Marszałkowski woj. małopolskiego przyjął tzw. Uchwałę antysmogową, zgodnie z zapisami której zakazano stosowania m.in. mułów i fiotokoncentratów, wskazano harmonogram wymiany pozaklasowych kotłów na paliwo stałe, kotłów 3,4, a nawet 5 klasy, wskazując jednocześnie, iż można je zastępować kotłami spełniającymi dyrektywę Ecodesign (Ekoprojektu). 2. Od XI.2018 r. na terenie całego kraju obowiązuje Ustawa o monitorowaniu i kontroli jakości paliw wraz z rozporządzeniami wykonawczymi, które regulują kwestie stosowania w gospodarstwach domowych poszczególnych rodzajów paliw stałych. 3. Od IX.2019 r. w Krakowie obowiązuje całkowity zakaz stosowania paliw stałych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. W przedstawionym projekcie Programu ochrony powietrza nie eliminuje się wykorzystania kotłów węglowych. Ogranicza się jedynie finansowanie tychże urządzeń ze środków publicznych. Jest to podyktowane nie tylko działaniami na rzecz ochrony powietrza, ale

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		4. Od VII. 2020 r. obowiązuje zakaz używania miałów węglowych w kotłach o mocy cieplnej >1 MW Pomimo, że przepisy te weszły w życie, a część z ich niedawno, nie przeprowadzono żadnych badań i oceny skutków ich wprowadzenia, a procedowany jest przez Urząd Marszałkowski kolejny akt prawny, tym razem nowa wersja Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski (POP). Na podstawie analizy ze stacji monitoringu nadzorowanych przez WIOŚ w miastach Małopolski można jednoznacznie stwierdzić, że: 1) Jakość powietrza w Małopolsce na przestrzeni lat 2014-2019 uległa wyraźnej poprawie, 2) Wpływ zapisów uchwały antysmogowej dla woj. Małopolskiego oraz ustawy o systemie monitorowania i kontroli jakości paliw jest wyraźny, jakość powietrza ewidentnie uległa poprawie od 2017 roku, a szczególny spadek stężeń szkodliwych substancji uwidacznia się pomiędzy 2018, a 2019 rokiem, kiedy zaczęła obowiązywać ustawa, 3) Jednocześnie poprawy jakości powietrza w 2019 roku nie można łączyć z wprowadzeniem zakazu stosowania paliw stałych w Krakowie, ponieważ wyraźny spadek stężeń substancji szkodliwych widoczny jest również w miastach, gdzie zakaz stosowania paliw nie jest stosowany. Analogicznie wnioski można wyciągnąć dla miast w woj. śląskim. Powyższe obserwacje stanowią kluczowy wniosek w zakresie proponowanego przez Urząd Marszałkowski woj. małopolskiego projektu – eliminowanie stosowania paliw stałych na obszarze województwa nie jest w żaden sposób merytorycznie uzasadnione. Efekt poprawy jakości powietrza można osiągnąć, skutecznie egzekwując wymogi aktualnie obowiązującej uchwały antysmogowej oraz ustawy, a przede wszystkim przeciwdziałając procederowi spalania odpadów w gospodarstwach domowych. Reasumując, miliony złotych wydane na wprowadzenie zakazu stosowania paliw stałych w Krakowie nie przyniosły pożądanego efektu, w związku z czym nie ma podstaw, by sądzić, że podobne ograniczenia na terenie całego województwa będą skuteczne. Pomijając względy merytoryczne, pragniemy również stanowczo zwrócić uwagę na kluczowe konsekwencje dla przedsiębiorstw, które niesie proponowany projekt. Niespełna trzy lata temu, wprowadzając uchwałę antysmogową, Urząd Marszałkowski woj. małopolskiego wytyczył pewną długoterminową ścieżką dla przedsiębiorstw zajmujących się produkcją i	także ochrony klimatu – jest to działanie spójne ze strategią województwa małopolskiego. Węgiel wykorzystywany jako paliwo nie tylko emituje najwięcej zanieczyszczeń, ale także gazów cieplarnianych. Warto także zaznaczyć, iż wielokrotnie mieszkańcy województwa zgłaszają naruszenia związane z jakością sprzedawanego węgla. Osiągnięcie wskaźnika emisji pyłów na poziomie 40 mg/m^3 w kotle spełniającym wymogi ekoprojektu wymaga zastosowania paliwa o konkretnych parametrach. Wydanie certyfikatu w tym zakresie oparte jest na badaniach przy zastosowaniu węgla o wartości opałowej większej niż 28 MJ/kg, a także konkretnych wymaganiach w zakresie zawartości wilgoci popiołu, części lotnych, podczas gdy przepisy krajowe nadal dopuszczają obrót paliwami o niższej jakości (parametrach). Dlatego też, zgodnie z powyższym, nie zakazuje się wykorzystania węgla w województwie, a zdecydowano o rezygnacji z finansowania ze środków publicznych urządzeń nim zasilanych. W ramach środków mieszkańców możliwe jest nadal instalowanie kotłów węglowych. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. Przedstawioną opinię potwierdza również Wojewódzki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sprzedażą paliw stałych. Przedsiębiorstwa te poniosły i nadal ponoszą ogromne koszty, związane m.in. z dostosowaniem produkcji oraz sprzedaży do wymogów tej uchwały, związane m.in. z modernizacją zakładów przeróbczych do produkcji paliw ekologicznych, dopuszczonych przez uchwałę (w woj. małopolskim zlokalizowane są dwa zakłady górnicze naszej Spółki), w zakresie zwiększania wolumenu produkcji sortymentów ekogroszkowych oraz 3 i 4 klasy sprowadza się do usunięcia sortymentów grubych z rynku, jak również eliminowania podziarna (frakcji <3.15mm) z miałów. Z kolei przedsiębiorcy sprzedający węgiel na składach zainwestowali w zakup urządzeń do przesiewania węgla, celem zapewnienia odbiorcom możliwie najlepszego paliwa, spełniającego wymogi uchwały jak również ustawy. Proponowane w projekcie Programu ochrony powietrza zapisy spowodują, że przedsiębiorstwa te poniosą wysokie straty, a poczynione inwestycje w praktyce będą oznaczać wyrzucenie w błoto znaczących środków finansowych, co może przyczynić się do ich upadłości, a tym samym przyrostu bezrobocia na terenie województwa, jak również zmniejszenia wpływów do budżetów państwa oraz gmin. Oczywistym faktem jest, że wymiana ogrzewania w domu jest kosztowną inwestycją i to niezależnie od rodzaju paliwa, co oznacza, że brak dofinansowania od 2022 roku ze środków publicznych do wymiany kotła na węgiel praktycznie oznaczać będzie całkowita rezygnację mieszkańców Małopolski z takiej wymiany. Co istotne nie jest to w jakikolwiek sposób uzasadnione wobec dopuszczonych do obrotu i stosowanych jedynie niskoemisyjnych kotłów węglowych, zgodnych z wymogami ekoprojektu. Biorąc pod uwagę powyższe, TAURON Wydobycie S.A., zatrudniający łącznie ponad 6.500 pracowników (w tym większość z Małopolski) jednoznacznie stwierdza, że proponowane w nowym projekcie Programu ochrony powietrza dla woj. małopolskiego zapisy prowadzące do całkowitej eliminacji paliw stałych z sektora gospodarstw domowych w województwie są merytorycznie uzasadnione, a ich wdrożenie spowoduje zarówno upadek przedsiębiorstw produkujących i sprzedających paliwa stałe, jak również ograniczy mieszkańcom województwa dostęp do taniego paliwa, stosowanego na potrzeby ogrzewania. Tauron Wydobycie S.A. postuluje, aby w zakresie stosowania paliw stałych, woj. małopolskie wycofało z projektu zmiany dotyczące zakazu finansowania od 1 stycznia 2022 roku wymiany kotłów na węgiel i utrzymało dotychczasowy kierunek zmian, opisany w uchwale antysmogowej woj. małopolskiego z 2017 roku.	Inspektorat Ochrony Środowiska odpowiedzialny za monitoring jakości powietrza. http://krakow.pios.gov.pl/2020/04/17/3124/

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1302	**Osoba prywatna**	Każdy jeździ tym na co go stać. Może zajmiecie się Państwo czymś innym niż ograniczeniami w ruchu lądowym, jak np. masową zabudową, która skutkuje zamykaniem korytarzy powietrznych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1303	**Osoba prywatna**	Co z autami zabytkowymi? Auta zabytkowe to swietna sprawa, a zakaz wjazdu takich aut, to T R A G E D I A	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1304	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków planuje delegalizację samochodów klasycznych, zabytkowych ? Takie samochody powinny być wyjątkiem i nie podlegać normą emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1305	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne/zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1306	**Gmina Zielonki**	Projekt Programu Ochrony Powietrza został poddany III konsultacjom. Nasze dotychczasowe uwagi były składane w styczniu oraz kwietniu 2020r. Projekt POP został częściowo zmodyfikowany pod kątem uwag, które zostały zgłoszone, jednak szereg z propozycji zapisów w dalszym ciągu budzą wątpliwości. Składamy więc następujące uwagi, wnosząc o ich uwzględnienie: • Wnioskujemy o większą dywersyfikację dopuszczalnych źródeł ogrzewania. Zmuszanie mieszkańców do wymiany pieców, w dużej mierze na paliwo gazowe w sytuacji dużej niestabilności rynku paliw, może mieć niewymiernie negatywne skutki. Wnioskujemy o dopuszczenie wymiany pieców zasypowych na kotły co najmniej piątej generacji eco-design, z zamkniętą komorą spalania na paliwo stałe eko-groszek, pracujące w ciągłym procesie spalania. Program POP pośrednio zakazuje spalania paliw stałych (węgla, eko-groszku, drewna). Najwyższej klasy piece na paliwo stałe mają bardzo niską emisję pyłów i praktycznie ich emisja jest zbliżona do emisji z pieców gazowych. Jak wynika z przeprowadzonych inwentaryzacji nieruchomości, znaczna większość z nich mająca piece bezklasowe posiada też starą instalację c.o i cwu. Wymiana kopciucha w takich nieruchomościach na kocioł gazowy będzie skutkowała olbrzymimi kosztami gazu, gdyż piece gazowe nie są efektywne w pracy w systemie ciągłym – zużywa bardzo duże ilości gazu (stare instalacje centralnego ogrzewania mają bardzo często ponad 1000 litrów wody i dla jej ogrzania potrzeba długiego okresu pracy pieca gazowego). Piece na eko-groszek piątej generacji eco-design, są zasypywane paliwem stałym raz na kilka dni i cały czas za pośrednictwem elektroniki dozują paliwo i powietrze, utrzymując żar i produkując ciepło. Taki system palenia skutkuje stała produkcją ciepła, daje gwarancje utrzymania temperatury grzejników z dużą ilością wody, przy podobnych kosztach paliwa w piecach zasypowych. W takim wariancie nie istnieje konieczność równoległej przebudowy instalacji c.o., remontu pomieszczeń, czy pełnej termomodernizacji i właściciel nieruchomości może te prace rozłożyć w czasie. Ponadto w gminie jest zainstalowanych blisko 2.000 kominków, z których zdecydowana większość jest z otwartą komorą	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** • Data wprowadzenia ograniczeń dla finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m^3 została już zmieniona na 1 stycznia 2023 r. również na wniosek jednostek badawczych oraz przedsiębiorstw, które wskazywały na konieczność zapewnienia czasu na dostosowanie produkcji. Oznacza to, że ograniczenie to wejdzie w życie w roku, w którym zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Małopolski w województwie małopolskim wszystkie pozaklasowe urządzenia grzewcze powinny być wymienione. Największa liczba wymian w województwie powinna zostać zrealizowana do końca 2022 roku. Wymagania dla urządzeń na biomasę zostały przedefiniowane w kontekście dostępności urządzeń na rynku i prowadzonych badań nad nowymi urządzeniami. Zmieniony termin uwzględnia nową sytuację gospodarczą oraz konieczny postęp w produkcji nowych urządzeń na biomasę spełniających wskazane wymagania emisyjne. Warto podkreślić, iż już dotychczas w Programie Priorytetowym Czyste Powietrze zwraca się uwagę na wartość wskaźnika emisji cząstek stałych w przypadku dofinansowywania kotłów na biomasę, przyznając wyższe dofinansowanie (w odniesieniu zarówno do maksymalnej kwoty oraz % dofinansowania) dla kotłów spełniających wyższe wymagania emisyjne. • Możliwość stosowania elektrofiltrów została ujęta w tzw. uchwale antysmogowej. • Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy nie tylko przeprowadzanie kontroli w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		spalania. Apelujemy aby ci mieszkańcy, którzy nie mają kominków o sprawności cieplnej >80% mieli alternatywną możliwość zakładania elektrofiltrów. • Zakaz finansowania ze środków publicznych pieców spełniających wymagania ekoprojektu i pieców na biomasę o emisję >20 mg/m3 od 2022 roku. Tym sposobem eliminujemy z rynku podmioty prowadzące działalności gospodarcze np. zajmujące się produkcją rolną, w tym produkcją szklarniową i tunelową. Skazujemy je na drogie systemy grzewcze typu piec gazowy, pompy ciepła. Spowoduje to upadek gospodarstw rolnych, a w dalszej perspektywie podwyższenie cen produktów, co będzie miało znaczenie dla wszystkich mieszkańców województwa. Alternatywą dla całkowitego zakazu ogrzewania paliwem stałym o emisji >20 mg/m3 może być pozostawienie możliwości stosowania pieców 5 i wyższej generacji oraz nakazu stosowania elektrofiltrów. • Kontrole interwencyjne mają być wykonywane w ciągu jednego dnia roboczego od zgłoszenia. Wnioskujemy o minimum 4 dni robocze na wykonanie kontroli interwencyjnej. W Gminie Zielonki kontrole przeprowadzają upoważnieni pracownicy Urzędu Gminy Zielonki, samodzielnie lub z funkcjonariuszami policji. Kontrole zwykle przeprowadzane są niezwłocznie lub w miarę jak najszybciej. Przeprowadzamy je z własnej inicjatywy i na każdy wniosek zewnętrzny. Domniemanie używania paliwa złej jakości nie stanowi jednak sytuacji bezpośredniego zagrożenia zdrowia, które wymagałaby niezwłocznej interwencji. Z uwagi na różne okoliczności kadrowe istnieje ryzyko nie dotrzymania wskazanego terminu reakcji. Podobnie sytuacja dotyczy czasu reakcji na zgłoszenia przez aplikację Ekointerwencja. W tym wypadku wnioskujemy o zapis min 5-6 dni roboczych na zaktualizowanie informacji o podjętych działaniach i rezultatach kontroli. • Wnioskujemy o wprowadzenie nieprzekraczalnych terminów kontroli interwencyjnych oraz podniesienie limitów kontroli prowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Powiatowe Inspektoraty Nadzoru Budowlanego i Państwową Inspekcję Handlową, wg takich samych zasad jakie zostaną nałożone na samorządy gmin. Dotychczas zgłaszanym przypadkom naruszeń norm, podmioty te nadają nawet półroczne terminy kontroli. Podmioty te razem z gminami powinny na co dzień wpierać się w likwidacji niskiej emisji. Tak odległe terminy kontroli sa bezprzedmiotowe, a	podejmować nie tylko kontrole interwencyjne, ale również kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. • WIOŚ sprawuje nadzór nad realizacją Programu ochrony powietrza, dlatego też niemożliwe jest nałożenie na niego obowiązków, które sam musiałby kontrolować. Jego zadania wskazuje się jako rekomendowane. • Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		limit 100 kontroli podmiotów gospodarczych na obszarze całego województwa przez WIOŚ jest normą dalece niewystraczającą. • POP nakłada obowiązek na gminy pobierania próbek popiołu z minimum 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w sakli roku. Tak sztucznie założony wskaźnik podniesie sztucznie koszty, które ponosi budżet gminy. Kontrolujący doskonale wiedzą od kogo należy pobierać próbkę, a od kogo nie. Proponujemy nie nakładać limitów na ilość pobranych próbek do analizy lub wprowadzić finansowanie badania próbek z budżetu województwa, które w jednym zamówieniu publicznym z pewnością będzie tańsze. Przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochrona powietrza. Wnioskujemy o przesunięcie wydatku w czasie, począwszy od 2022 roku, a w roku 2021 uznanie go jako wydatku fakultatywnego. W obecnej sytuacji epidemii koronawirusa istnieje duże ryzyko nieprzewidywalnych trudności gospodarczych i obniżenia dochodów. W 2019 roku w przypadku naszej gminy 1% dochodu to kwota około 860 tys złotych. • Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Wnioskujemy o pozostawienie tych regulacji przepisom ogólnopolskim. • Do końca 2022 roku mieszkańcy powinni wymienić urządzenia grzewcze bezklasowe lub pierwszej i drugiej klasy. Wnioskujemy o przedłużenie terminu do końca 2023 roku. W związku z panującą pandemią COVID-19, część mieszkańców może nie zdążyć z wymianą źródeł ciepła. • Należy wprowadzić rozwiązania prawne nakładające obowiązek rejestrowania przez właścicieli nieruchomości posiadanych źródeł ogrzewania, instalacji OZE i dokonywanych modernizacji tych instalacji. POP nakłada na gminy obowiązek zinwentaryzowania źródeł ogrzewania i instalacji OZE, natomiast w obowiązującym obiegu prawnym nie istnieją przepisy nakładające na mieszkańca obwiązek udzielania takich informacji. Również projekt POP nie	Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. • W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. • Przedmiotowe konsultacje dotyczą Programu ochrony powietrza, a nie tzw. uchwały antysmogowej dla Małopolski. • W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. • W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		uwzględnia panującej pandemii COVID-19, która uniemożliwia przeprowadzenie inwentaryzacji w sytuacji sprzeciwu mieszkańca. Inwentaryzacji powinny być poddane budynki ogrzewane paliwem stałym. Bezzasadne jest ciągłe monitorowanie posesji, które nie posiadają ogrzewania na paliwa stałe. • W projekcie POP, podane jednostkowe koszty kotłów są zaniżone. Jednostkowy koszt rynkowy jest wyższy od szacowanego. Należy bardziej przejrzyście uzasadnić podane założenia dotyczące kosztów montażu nowych instalacji. Dotyczy to również zawyżonych emisji ze spalania drewna. Prosimy o zweryfikowanie tych informacji. • Projekt POP nie przedstawia kalkulacji skutków finansowych je do wdrożenia. Według wyliczeń własnych, wdrożenie i utrzymanie samej obsługi administracyjnej proponowanych rozwiązań w Gminie Zielonki będzie kosztowało rocznie kilkaset tysięcy złotych. To zbyt rozrzutne podejście, ¾ tych środków można by przeznaczyć na wymianę nie ekologicznych źródeł ogrzewania. • Koszty wdrażania POP winny być w dużo większym stopniu oparte na budżecie państwa. Opieranie ciężaru finasowania zmian w budżecie województwa a w dalszej konsekwencji na samorządach gmin i samych mieszkańcach, stanowi ich zbyt duże obciążenie. Wnosimy o ponowne przeanalizowanie zapisów projektu POP, tak aby realizacja tego programu była mniej życzeniowa i bardziej efektywna finansowo.	kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii". • Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Programie, wskazano w niej koszty wynikające z wdrożenia działań naprawczych, a także koszty, jakie będą musiały zostać poniesione przez mieszkańców. Ponadto przedstawiono również analizę w zakresie kosztów środowiskowych. Warto podkreślić, iż wartości przyjęte do obliczeń są wartościami szacunkowymi, gdyż dokładne wartości są możliwe do określenia jedynie na poziomie gmin, które w sposób indywidualny będą decydować o sposobie wdrażania Programu.
1307	**Osoba prywatna**	W projekcie powinien znaleźć się zapis o dopuszczeniu do swobodnego ruchu samochodów zabytkowych oraz klasyków motoryzacji, niezależnie od spełnianych przez nie norm.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1308	**Osoba prywatna**	Obawa o delegalizacje samochodów klasycznych - zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1309	**Osoba prywatna**	Wnoszę stanowczy sprzeciw w spr. utrudniania życia zmotoryzowanym Krakowianom. Każdy remont drogowy kończy się obecnie trwałym zwężeniem jezdni do 1 pasa i to nawet współdzielonego z torowiskiem co jest paranoją (np. ul. Grzegórzecka). Tym razem grozi się nam zakazem wjazdu naszymi autami pomimo że płacimy wszelakie podatki w tym mając ważne badania techniczne. Ograniczanie miejsc parkingowych jest również skandaliczne a mówienie o zbawiennym dla zdrowia gnieżdżeniu się w pojazdach MPK w dobie Covid-19 jest jawną kpiną. Niech tabakiera będzie dla nosa a ogon nie macha psem!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1310	**Urząd Miejski w Słomnikach**	W nawiązaniu do pisma (znak sprawy: SR-V.721.2.12.2020) z dnia 02.07.2020r. dot. możliwości złożenia wniosków i uwag do projektu Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, przedkładam poniższe uwagi. Zakup energii ze źródeł odnawialnych na poziomie 50% od roku 2020 i 100% od roku 2025.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym:

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Aby wdrożyć to zadanie potrzeba dłuższego czasu, produkcja własnej energii odnawialnej jest procesem wieloletnim dla mniejszych i mniej zamożnych gmin. Inwentaryzacja 90% budynków do 30 czerwca 2022r. Wnioskujemy o wydłużenie terminu na wykonanie tak dużej ilości inwentaryzacji bądź zmniejszenie wymaganych ilości inwentaryzacji. Gmina Słomniki prowadzi inwentaryzację źródeł ogrzewania sukcesywnie jednak póki nie ma obowiązku udzielania nam danych (obowiązku spoczywającego na mieszkańcach) to niestety nie będzie możliwości wykonania tak dużej ilości inwentaryzacji. Inwentaryzacja jest przeprowadzana od 2016 roku. Wiele danych pewnie już jest nieaktualnych, mieszkańcy nie mają obowiązku nas o tym informować. Instytucje takie jak NFOŚiGW, WFOŚiGW bądź PSG nie udzielają nam szczegółowych informacji co do danych adresowych gdzie np. mieszkańcy dokonali termomodernizacji domów, wymienili kotły (gdy wnioski jeszcze mieszkańcy mogli składać bezpośrednio do WFOŚiGW), bądź informacji gdzie zamontowano panele fotowoltaiczne z programu Mój Prąd lub do którego adresu przyłączono sieć gazową. Kontrole interwencyjne i planowane. Kontrole związane z zanieczyszczeniem powietrza w Gminie Słomniki wykonuje ekodoradca wraz z drugim pracownikiem urzędu. Będzie wprost niemożliwe do realizacji podjęcie kontroli w ciągu 1 dnia od zgłoszenia. Wnioskujemy o przedłużenie terminu na podjęcie działań do 3 dni roboczych. Z kolei, dla zgłoszeń dokonywanych w aplikacji Ekointerwencja wnioskujemy o przedłużenie terminu wykonania kontroli do 7 dni roboczych od dnia zgłoszenia. To samo dotyczy kontroli nielegalnych wysypisk śmieci.	„Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy • zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.
1311	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków delegalizuje auta zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1312	**Gmina Słopnice**	W nawiązaniu do Państwa pisma z dnia 02.07.2020 (data wpłynięcia do tut. Urzędu 07.07.2020 r.), znak sprawy jak wyżej, przesyłam następujące uwagi dotyczące projektu Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego. Projekt programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, zakłada obowiązek zamieszczenia na stronie internetowej gminy informacji o jakości powietrza. Powiązane z jakością powietrza, są działania krótkoterminowe, wprowadzające trzy stopnie zagrożenia, które wdrażane są w sytuacjach ryzyka	**NIE UWZGLĘDNIONO** Jakość powietrza na potrzebę ostrzegania o ryzyku przekroczenia poziomu informowania bądź alarmowego substancji monitorowana jest przez GIOŚ. Właściwy Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska (w tym przypadku RWMŚ w Krakowie) decyduje o lokalizacji wystąpienia ryzyka przekroczenia na podstawie wyników pomiarów oraz prognozowanej jakości powietrza na podstawie wyników modelowania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przekroczenia poziomu alarmowego, informowania lub dopuszczalnego zanieczyszczeń w powietrzu i wiążą się z określonymi działaniami. W przypadku gminy Słopnice, wskaźniki dotyczące zanieczyszczenia powietrza, ustalane będą na podstawie znajdującego się w znacznej odległości (w innym powiecie) czujnika w Nowym Sączu (ul. Nadbrzeżna). Należy wziąć tutaj pod uwagę, jak różnymi miejscowościami są Nowy Sącz oraz Słopnice, oraz w jak znacznej odległości się znajdują. Zachodzi uzasadniona obawa, że dane pobierane z tamtejszego czujnika, poddawane symulacji z uwzględnieniem warunków pogodowych, mogą nie dawać prawdziwego obrazu stanu powietrza w Słopnicach, a element ten jest bardzo istotny, ze względu na powiązanie stanu jakości powietrza, ze stopniami alarmowania oraz związanymi z nimi działaniami. Pragnę również zauważyć, że na chwilę obecną w całym powiecie limanowskim, nie ma stacji pomiarowej IOŚ. Najbliższe stacje znajdują się w Nowym Sączu (powiat nowosądecki), Rabce Zdroju (powiat nowotarski) oraz w Szarowie (powiat wielicki), a więc w powiatach znajdujących się w znacznej odległości o powiatu limanowskiego. Obecnie IOŚ w Małopolsce posiada 29 stacji pomiarowych, z czego aż osiem znajduje się w samym Krakowie oraz kilka poza miastem, w okolicznych miejscowościach. Taka ilość stacji, jest wystarczająca, aby stworzyć sieć pomiarową, dającą rzetelne dane dla tamtejszych powiatów. Takich działań brakuje dla powiatu limanowskiego. Uważamy więc, że informowanie o jakości powietrza w Naszej gminie, na podstawie wskazań z czujnika z innego powiatu, na chwilę obecną nie ma sensu. W związku z powyższym, wnioskujemy o zawieszenie zapisu dotyczącego informowania o stanie jakości powietrza, oraz powiązanych z nimi działaniami, do czasu wybudowania w powiecie limanowskim stacji IOŚ.	matematycznego. Ponadto zadaniem GIOŚ jest lokalizacja stacji pomiarowych w miejscach reprezentatywnych dla danego obszaru. Niemożliwe jest wprowadzanie stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza w oparciu o inne dane niż przekazywane oficjalnie przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Zarząd Województwa nie jest organem odpowiedzialnym za lokalizowanie stacji pomiarowych.
1313	**Osoba prywatna**	ograniczenie emisji transportu, docelowo rozszerzone na niemal cały obszar miasta Kraków, nie uwzględnia samochodów zabytkowych. Ponadto nie opisuje motocykli które niejednokrotnie nie będąc zarejestrowane jako pojazdy zabytkowe utrzymywane są we wzorowej kondycji i służą do bardzo sporadycznego poruszania się - w obecnej formie zapisów mogą być pozbawione prawa do poruszania się w przestrzeni miejskiej mimo iż nie stanowią nawet małej części procenta pojazdów na drogach. Konsekwencją proponowanych zapisów jest albo rezygnacja z poruszania się posiadanym pojazdem (słowem - dożywotnie garażowanie) lub, co bardziej prawdopodobne ze względów ekonomicznych, konieczność zbycia go co w skali posiadaczy przedmiotowych pojazdów jest daleko idącą ingerencją w prawo posiadania, jest ponadto szkodliwe społecznie gdyż celuje w osoby dbające o pojazdy pojawiające się na drodze, podczas gdy bardzo słabo egzekwowane są dotychczas istniejące przepisy dot. wymaganego stanu technicznego pojazdu, skutkiem czego zaniedbane samochody dalej swobodnie poruszają się po drogach. Ujęcie wspomnianej marginalnej grupy posiadaczy jako wyjątek w zapisach z	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nawiązką może być skompensowane zwiększeniem egzekwowania obecnie istniejących regulacji - skuteczniejsze eliminowanie z dróg pojazdów w złym stanie technicznym.	Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1314	**Osoba prywatna**	Spaliny klasycznych aut są problemem znacznie mniejszym niż spaliny wydzielane przez kotły węglowe, w których często spalane są śmieci.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1315	**Osoba prywatna**	1. Ograniczenie wjazdu samochodów dyskryminuje osoby niezamożne, które posługują się starszymi modelami samochodów. 2. Nie rozgranicza się ilości pokonywanych kilometrów tj. dopuszcza się, że np. SUV z 2,5 litrowym silnikiem Euro6 będzie pokonywał tysiąc km. miesięcznie po mieście a nie dopuszcza się możliwości dojechania raz na tydzień na zakupy lub do lekarza pojazdem spełniającym normę np. Euro4 (może należy wprowadzić rozwiązanie podobne do certyfikatów CO2). 3. Nie dopuszcza się jakiejkolwiek sytuacji wjazdu pojazdów innych niż spełniających Euro6 do np. SOR, szpitala, lekarza (proszę nie odpowiadać, że SORy są również poza Krakowem, bo każdy w sytuacji zagrożenia swojego życia chce skorzystać z pomocy jego zdaniem najlepszej, z najlepszym zapleczem szpitalnym. Proszę również nie decydować za dyspozytora, że do każdego przypadku przyjedzie karetka). 4. Odrzuca się wyniki badań mówiące, że głównym źródłem pyłów są opony samochodowe, tj. jako mniej szkodliwe uznaje się samochody typu SUV z dużymi oponami niż małe samochody osobowe (wg. mnie miasto należałoby pozostawić dla samochodów osobowych). 5. Nie przewiduje się żadnych rekompensat za utratę wartości samochodów nie spełniających Euro6, które de fakto będą musiały być zezłomowane. Dotknie to osobny najmniej zamożne, które korzystają z takich samochodów. 6. Wydaje się, że jedynym zamiarem autorów Programu jest zmniejszenie ilości samochodów poruszających się po Krakowie a nie eliminacja tych najbardziej zanieczyszczających środowisko (tj. niesprawnych lub z dużymi silnikami itp.). 7. Termin konsultacji i brak szerokiej informacji o niej uniemożliwia wypowiedzenie się osobom, które na codzień nie korzystają z internetu a które zostaną najbardziej dotknięte proponowanymi zmianami.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1316	**Osoba prywatna**	Prawdą jest również to, że wprowadzenie drakońskich restrykcji uderzy także w dostawców, przedsiębiorców, firmy transportowe, motocyklistów i wielu mniej zamożnych mieszkańców Krakowa, których po prostu nie stać na jednorazowy wydatek kilkudziesięciu tysięcy, tylko po to, by spełnić utopijne wymogi. Podobne zakazy wprowadzały już miasta zachodnie, m.in. testowane były w Niemczech. Okazało się, że niewiele dają, co nie jest zaskoczeniem. Wystarczy popatrzeć na wskazania urządzeń pomiarowych w czasie pandemii, gdy samochodów na ulicach nie było, a smog - niespodzianka! - był ogromny.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[302], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[303]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew

[302] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[303] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1317	**Stowarzyszenie Dzieci są Ważne**	W związku z trwającymi konsultacjami nad aktualizacją Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski, Stowarzyszenie Dzieci Są Ważne z siedzibą w Skawinie, adresem: Rynek 12, 32-050 Skawina, NIP: 9442256008, REGON: 367884730, zarejestrowane w Rejestrze Stowarzyszeń Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000687464, aktywnie działające w Gminie Skawina apeluje o przyspieszenie działań na rzecz ochrony powietrza poprzez wprowadzenie skutecznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, które umożliwią szybką poprawę fatalnej jakości powietrza w naszym regionie, realizowanie w pełni i bez zbędnej zwłoki opóźnień zapisów uchwały antysmogowej dla naszego województwa, a także wprowadzenie skutecznych narzędzi kontrolujących i zapobiegających niekontrolowanym emisjom z uciążliwych zakładów przemysłowych. Działania te są niezbędne dla poprawy zdrowia małopolskich dzieci i rodzin, które zasługują na to, by żyć w środowisku wolnym od zanieczyszczeń, których źródłem jest niska emisja z domowych palenisk oraz niekontrolowana emisja zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Po wprowadzeniu całkowitego zakazu spalania paliw stałych w Krakowie, widać i czuć jak bardzo pomogło to w poprawie jakości powietrza. Jednakże bez poprawy sytuacji w gminach ościennych, między innymi w Skawinie, Kraków nie uwolni się w pełni od zanieczyszczeń. Niska emisja z domowych palenisk i brak skutecznych metod jej kontroli, spalanie byle czego, w tym fatalnej jakości zanieczyszczonego węgla wciąż oferowanego na wielu składach, w byle czym, sprawia, że w sezonie grzewczym, ale także późną jesienią i wczesną wiosną, nie ma czym oddychać. W Skawinie w szczególności dochodzą do tego stałe emisje przemysłowych zanieczyszczeń, w tym przypadki ich emitowania bez pozwolenia lub w większej ilości niż w pozwoleniu. Wszystko to sprawia, że przebywanie na otwartym powietrzu w naszej gminie zamiast pomagać zdrowotnie, zwyczajnie szkodzi i prowadzi do przewlekłych chorób u dzieci, dorosłych i osób starszych. Wiele rodzin z naszej gminy wręcz decyduje się na wyprowadzkę z powodu ciągłych chorób górnych dróg oddechowych nękających ich dzieci. Reasumując, nasze Stowarzyszenie wnosi o zintensyfikowanie skutecznych działań antysmogowych oraz w ochronie powietrza i konsekwentne wdrażanie przepisów uchwały antysmogowej, tak aby powietrze nie tylko w Krakowie poprawiło się, ponieważ obecnie jego stan zagraża naszemu zdrowiu i życiu, co jest nie do przyjęcia.	ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Działania kontrolne dla instytucji zajmujących się kontrolą działalności gospodarczej zostały wpisane w Programie. Nie wyznaczono jednak celu ilościowego kontroli, gdyż ich liczba, zgodnie z wymaganiami ustawowymi, określana jest w planach rocznych. Również ustawowo (ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska) uregulowana jest kwestia czasu reakcji na kontrolę oraz tryb jej przeprowadzania. Program ochrony powietrza nie może wprowadzić w tym zakresie zmian, gdyż jest aktem prawa miejscowego, a zatem aktem niższego rzędu wobec ustaw. W Programie zostały zapisane działania kontrolne do realizacji przez WIOŚ. Jednak z uwagi na fakt, iż to Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska jest organem kontrolującym wdrożenie Programu ochrony powietrza, możliwe jest jedynie wskazanie rekomendacji w zakresie jego działań.
1318	**Osoba prywatna**	Wprowadzanie dodatkowych przepisów oraz obostrzeń dotyczących stref wjazdu dla samochodów spełniających konkretne normy spalin to nie jest dobra droga. Wystarczy spojrzeć na przykład izolacji w domach z powodu COVID. Ruch uliczny zmalał kilkukrotnie a statystyki pokazujące zanieczyszczenie powietrza nie zmieniły się znacząco. Dodatkowo w sezonie letnim gdzie ruch pojazdów jest zbliżony do tego w sezonie grzewczym, można zaobserwować znaczne zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza. Z powyższych przykładów jednoznacznie wynika, że ruch uliczny ma znikomy wpływ na skład powietrza. Wprowadzanie obostrzeń spowoduje niepokój społeczny i problemy transportowe. Bez problemu można znaleźć przykłady z Europy zachodniej, gdzie takie rozwiązania nie przyniosły planowanych rezultatów. Obecne przepisy oraz kontrole spalin w pojazdach są wystarczającym narzędziem, pozwalającym zmniejszyć i tak minimalny problem z zanieczyszczeniem powietrza przez pojazdy. Bez dodatkowych przepisów problem pojazdów, nie spełniających norm spalin rozwiąże się sam, gdyż użytkownicy naturalnie będą kupować coraz to nowsze pojazdy. Należy tylko dopilnować aby pojazd spełniał normę, w której został wyprodukowany. Zastanawiającym jest również, że samochody zabytkowe nie mogłyby wjeżdżać do wymienionych stref. Jako kierowca samochodu spełniającego najnowsze normy spalin, nie dotknięty proponowanym rozwiązaniem, apeluję o zaprzestanie zgubnych, kosztownych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		praktyk nie rozwiązujących prawdziwego problemu. Sugeruję skupienie się na problemach z emisją w wyniku ogrzewania domów i kontynuowanie dobrych praktyk wymiany kotłów węglowych.	r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[304] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.

[304] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[305]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście

[305] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1319	**Inne**	**Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła** - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. "kopciuchy", czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski [1]**.** Na terenie Małopolski wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. **Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie NIC, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań**. **Potrzebujemy zdecydowanych działań!** **- POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA":** Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi programu "Czyste Powietrze", w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić taką rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do marca 2021 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. **Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do września 2020 r., tak, aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów**. **- OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI:** Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę. Jednak zaproponowany dzień roboczy na podjęcie interwencji to czas stanowczo za długi. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? **Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin** – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		- NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy **wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych**. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. **- KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW":** Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do **wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany**, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. **- OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG:** Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać **w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym**, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. **- JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ:** Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać **liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej**. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. **Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem**, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. **Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane**, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1320	**Osoba prywatna**	Zabronienie wjazdu aut klasycznych do miast jest nieadekwatne do zamierzonego celu ochrony środowiska, gdyż spaliny wydzielane przez auta są znacznie mniejszym zanieczyszczeniem środowiska niż powszechnie stosowane palenie węgla (jeden z największych powodów smogu w miastach), co zostało zobrazowane w czasie pandemii, gdy aut było znacznie mniej na ulicach miast, a zanieczyszczenie powietrza zmniejszyło się nieznacznie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[306]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie

[306] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1321	**Osoba prywatna**	Uważam za niedopuszczalne ograniczenie mieszkańców miast w przemieszczaniu się w ich własnym domu. W dodatku, auta w znikomej mierze powodują zanieczyszczenie powietrza w porównaniu ze spalaniem węgla i śmieci w piecach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1322	**Osoba prywatna**	posiadam auto zabytkowe ktore nie spelnia ooisanych norm.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1323	**Przedsiębiorca**	Miasto nie słucha mieszkańców tylko lobbystów i nie jest prawdą iż to samochody truja nas najmocniej. Może należało by wnikliwie kontrolować kto tak naprawdę wjeżdża w strefę ograniczonego ruchu a nie karać mieszkańców.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[307] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1324	**Osoba prywatna**	Pojazdy odpowiadają zaledwie w 2% za zanieczyszczenie powietrza, w Krakowie występujące zanieczyszczenia pochodzą z okolicznych miejscowości, gdzie nie stosuje się pieców typu EcoDesign, lecz starsze modele i pali opał w błędny sposób, a także występuje spalanie produktów nie przeznaczonych do spalania w piecu.	**NIE UWZGLĘDNIONO**

[307] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
1325	**Osoba prywatna**	Brak uwzglednień dotyczacych pojazdow specjalnych , zabytków , oraz klasycznych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1326	**Osoba prywatna**	W całym opracowaniu nie znalazłem ani jednej wzmianki o ruchu samochodów klasycznych czy zabytkowych , które przejeżdżają rocznie od 150 - 500 km, ale nie spełniają norm EURO. Czy mam rozumieć że po wprowadzeniu proponowanych zapisów zostaną one unieruchomione w garażach ? W większości są to pojazdy pokazowe i reprezentacyjne przemieszczające się w celach prezentacji i krzewienia kultury branży motoryzacyjnej, często pojazdów unikalnych , odrestaurowanych niemal do	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		stanu fabrycznego i budzące nowe trendy w zainteresowaniach młodzieży, choćby takie cykliczne letnie spotkania jak Krakowskie Klasyki Nocą . Wnoszę o wprowadzenie zapisu wykluczającego z ograniczeń emisyjnych samochodów klasycznych i zabytkowych spełniających dotychczasowe normy emisyjne dla odpowiednich roczników dopuszczające pojazdy do ruchu w trakcie przeglądu rocznego.	podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1327	**Osoba prywatna**	Chciałbym wyrazić sprzeciw wobec projektu "czyste powietrze" zakładającego wyrzucenie z Krakowa wszystkich samochodów, niespełniających norm Euro4 (benzyna) i Euro6 (diesel).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Projekt nie przewiduje wyjątków dla mieszkańców, przedsiębiorców, czy posiadaczy pojazdów klasycznych. Może dojść do tego, że mając samochód z wykonanym badaniem technicznym i wykupionym OC, uprawnionym do poruszania się po polskich drogach, nie będę mógł wyjechać nim na ulice własnego miasta. Uważam, iż są to działania fikcyjne, gdyż w walce o czyste powietrze o wiele łatwiej czegoś zabronić, niż po powiedzmy - zadbać o zabudowywane przez deweloperów korytarze powietrzne albo współpracować z okolicznymi gminami w kwestii stopniowego wyeliminowania palenisk węglowych. Z większości badań wynika, że zanieczyszczenia pochodzące z transportu są aktualnie najmniejszym problemem Krakowa. Największym kłopotem jest położenie miasta - w niecce - oraz smog napływający z okolicznych gmin, w których nadal dozwolone jest spalanie węgla w nieodpowiednich piecach. Prawdą jest również to, że wprowadzenie drakońskich restrykcji uderzy także w dostawców, przedsiębiorców, firmy transportowe, motocyklistów i wielu mniej zamożnych mieszkańców Krakowa, których po prostu nie stać na jednorazowy wydatek kilkudziesięciu tysięcy, tylko po to, by spełnić utopijne wymogi. Podobne zakazy wprowadzały już miasta zachodnie, m.in. testowane były w Niemczech. Okazało się, że niewiele dają, co nie jest zaskoczeniem. Wystarczy popatrzeć na wskazania urządzeń pomiarowych w czasie pandemii, gdy samochodów na ulicach nie było, a smog - niespodzianka! - był ogromny.	Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1328	**Osoba prywatna**	W projekcie nie zostały uwzględnione utrzymywane w dobrym stanie samochody klasyczne, stanowiące również kulturową wartość regionu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1329	**Osoba prywatna**	Jestem mieszkańcem Krakowa i tak jak wielu innych mieszkańców jestem zmuszony poruszać się po nim prywatnym samochodem (mieszkam na osiedlu przy ul. Nowohuckiej gdzie z komunikacji miejskiej kursują 3 autobusy), mam dwoje dzieci które chodzą do przedszkoli w różnych częściach miasta... Jak jeden z wielu mieszkańców nie stać mnie na pojazd który spełnia tak wyśrubowane normy, już nie mówiąc o tym że utrzymanie takiego pojazdu również jest sporo droższe. Kraków z roku na rok jest coraz bardziej zabudowywany od środka (nie na zewnątrz) i może tutaj należałoby szukać przyczyny wysokiego zanieczyszczenia, a nie utrudniać bądź nawet uniemożliwiać mieszkańcom swobodne poruszanie się po swoim mieście?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[308], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego.

[308] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1330	**Osoba prywatna**	bardzo proszę o wzięcie pod uwagę użytkowników pojazdów zabytkowych i klasycznych które zostaną uziemione w garażach jeśli projekt wejdzie w życie w obecnej formie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1331	**Osoba prywatna**	Na całym świecie z takich obostrzeń wyłączone są samochody zabytkowe, w treści ustawy nie ma o takim wyłączeniu ani słowa. Czy to przeoczenie, czy celowe działanie na szkodę kultury?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1332	**Przedsiębiorca**	Mam kilka aut, w tym auta starsze, wartości kolekcjonerskiej choć formalnie nie są zarejestrowane jako zabytki. Po wejściu w życie uchwały nie będę mógł ich użytkować w Krakowie, gdzie jestem zameldowany, mieszkam i płacę podatki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1333	**Czernichowski Alarm Smogowy**	Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła, a gmina Czernichów należy do szczególnie zanieczyszczonych podkrakowskich gmin. Największy problem mamy z bardzo wysokimi stężeniami pyłu PM10, pyłu PM2,5 oraz rakotwórczego benzo[a]pirenu. Jak pokazują wskazania pomiarowe przekroczenie poziomów alarmu smogowego to w sezonie grzewczym nasza smutna codzienność. Główne źródło emisji pochodzi z domów opalanych paliwami stałymi (kotły, piece, kominki, itp.na węgiel i drewno). Wymiana kotłów idzie bardzo powoli (rocznie ok. 120 przy potrzebie wymiany kilku tysięcy). Jednocześnie zaledwie 25% gospodarstw domowych w gminie ma dostęp do sieci gazowej. Do tej pory nasza gmina podobnie jak większość małopolskich gmin nie była zaangażowana w odpowiednim stopniu w działania na rzecz czystego powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zaktywizować gminy do zdecydowanych działań. Apelujemy też do Zarządu Województwa Małopolskiego, by nie ulegał naciskom lobbystów, których celem jest głównie troska o własny interes. Sprzedawcy węgla oraz inne grupy namawiające do zachowania obecnego status quo, którzy teraz domagają się rozluźnienia obowiązujących przepisów, przedkładają interesy prywatne ponad zdrowie Małopolan. Rolą Zarządu Województwa Małopolskiego jest dbanie o jakość powietrza w regionie i ochrona zdrowia jego mieszkańców. Dlatego przyłączając się do pozostałych alarmów smogowych składamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: -DOTACJE DLA ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH DO GAZU: Niski stopień gazyfikacji gminy Czernichów często zniechęca mieszkańców do zmiany „kopciucha" na piec gazowy z uwagi na konieczność montowania butli na gaz w ogrodzie i niepewność odnośnie kosztów. W celu przyspieszenia wymiany pieców węglowych na gazowe niezbędna jest szybsza gazyfikacja gminy. Alternatywnym rozwiązaniem, zwłaszcza na obszarach, gdzie rozbudowa sieci gazowej jest mało opłacalna, mogłyby być wyższe dotacje na montaż instalacji fotowoltaicznej wraz z pompą ciepła lub piecami akumulacyjnymi -POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		"kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. Zwracamy także uwagę na konieczność monitorowania jakości pracy gminnych doradców poprzez wskaźniki ich skuteczności. -OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji -dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, kurników czy warsztatów samochodowych. -NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. -OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy	technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. -JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1334	**Osoba prywatna**	Na pierwszy rzut oka pomysł dobry, ale nie uwzględnia aut zabytkowych i klasycznych. Które, choć nie spełniają najnowszych norm czystości spalin, to ze względu na swój charakter jeżdżą niewiele, a co za tym idzie ich wpływ na zanieczyszczenie środowiska jest znikomy. Może lepiej zająć się skuteczną walką z osobami wycinającymi filtry DPF, bo to takie pojazdy najbardziej zanieczyszczają środowisko?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1335	**Przedsiębiorca**	Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej	natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o	obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1336	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się z tym, że ograniczenie wjazdu do krakowa samochodów nie spełniających norm ekologicznych Euro4 miały znaczący wpływ na czystość powietrza. Mieszkam i pracuje w centrum krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[309] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1337	**Osoba prywatna**	W związku z prowadzonymi Konsultacjami Społecznymi Projektu programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, jako mieszkaniec miasta Krakowa, pragnę zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia. Od wielu lat związanych jestem z budownictwa, zarówno mieszkalnym jak i infrastrukturalnym drogowo – mostowym. Brałem udział w inwestycjach kluczowych dla drogowego transportu. Dlatego też zależy mi na jak najbardziej racjonalnym transporcie w Krakowie i całym województwie. Jednocześnie, jako mieszkaniec Krakowa chciałbym oddychać „zdrowym" powietrzem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet**

[309] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dotychczas wprowadzone środki ochrony powietrza dla Krakowa i województwa wydają się przynosić pewne efekty. Ograniczenie zużycia pieców i kotłów n apaliwa stałe poprawiło subiektywnie jakość powietrza i zmniejszyło smog w Krakowie. Jednak nikt nie przedstawił szczegółowych danych jak i czy wprowadzenie programu poprawiło rzeczywiście stan powietrza. Twierdzę, że wprowadzenie nowych obostrzeń w nowych kategoriach (tj. transport) bez sprawdzania czy dotychczasowe przyniosły efekt jest zupełnie bez sensu. W roku 2025 czy później nie będzie wiadomo którez ograniczeń przyniosło efekt, a które nie, które należy maksymalizować, a które można wręcz odwołać. Badania prowadzone w innych krajach wykazują, że ruch samochodowy powoduje zanieczyszczenie powietrza, ale ma minimalny wpływ na powstanie smogu. Jest to poważny błąd w metodologii całego programu. Na podstawie zaprezentowanych w projekcie materiałów łatwo można dojść do wniosku, że znaczna część zanieczyszczeń powietrza (np. dla pyłów PM_{10} około polowa) pochodzi z innych miejsc, sąsiednich miejscowości, powiatów a nawet województw. Zatem nowy program poprawy powietrza aby uzyskać jak najlepsze efekty powinien skupić się na rozszerzaniu obszaru obowiązywania obecnych obostrzeń na kolejne miejscowości, gminy, powiaty. Oczywiste jest, że Sejmik Województwa Małopolskiego nie może wpływać na decyzję sąsiednich województw, jednak uważam, że o czyste powietrze powinni dbać wszyscy. Tymczasem projekt programu wprowadza nowe i niespotykane na Świecie ograniczenia na terenie Krakowa pomijając zupełnie sąsiednie miejscowości (np. Skawina, Wieliczka) lub inne duże miasta na terenie województwa. Sam Kraków nawet gdyby zupełnie nie wytwarzał zanieczyszczeń nie „uzdrowi" powietrza w Małopolsce. W projekcie programu i przedstawionych załącznikach praktycznie pominięto wpływ zakładów przemysłowych na jakość powietrza. Szczególnie kombinat hutniczy powoduje zanieczyszczenie powietrza – nieustanne awarie instalacji, niekontrolowane emisje pyłów, cotygodniowe chmury żółtego dymu trują o wiele bardziej niż setki samochodów. Państwa Projekt, który szczegółowo określa ograniczenia dla prywatnych samochodów, praktycznie nie nakłada żadnych ograniczeń na zakłady przemysłowe w tym hutę. Nie wspominam nawet o hałdzie w Pleszowie czy ciągłym smrodzie na krakowskich Rybitwach lub niepołomickiej strefie przemysłowej czyli problemach znanych od lat a przez Projekt pominiętych. Natomiast doskonałym pomysłem proponowanym przez Projekt jest zastosowanie trzy stopniowej skali działań krótkoterminowych. Łatwy i czytelny układ oraz jasne	**67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[310] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem

[310] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zasady pomogą w wprowadzeniu do użyciu. Jak zwykle pozostaje jednak kwestia kontroli przestrzegania przepisów. Poważne zastrzeżenia mam za to w zakresie Projektu dotyczącym transportu. Na początek należy wyraźnie zaznaczyć że spaliny z silników spalinowych nie mają większego wpływu na powstanie smogu, lecz na zanieczyszczenie powietrza głównie tlenkami azotu i węgla. Każdy pojazd kołowy niestety wytwarza zanieczyszczenia powietrza pochodzące ze zużycia kół i hamulców, unosi także pył z dróg. Każdy pojazd, nie tylko samochód, ale też pociąg, rower czy hulajnoga! Z przedstawionych przez Państwo materiałów informacyjnych wynika, że największe zanieczyszczenia poiwietrza pojawiają się przy węzłach komunikacyjnych czyli miejscach gdzie krzyżują się drogi różnych środków lokomocji – samochodów osobowych,komunikacji miejskiej i kolei, a nawet transportu lotniczego. Dlaczego więc w Projekcie jest mowa wyłącznie o transporcie drogowym? Czemu zupełnie nie wspomniano o kolei i lotnictwie? To prawda, że wokół Krakowa wszystkie linie kolejowe należące do spółek PKP są zelektryfikowane, ale to wcale nie oznacza, że po nich poruszają się tylko pojazdy zasilane energią elektryczną. Częsty jest widok starej lokomotywy spalinowej ciągnącej kilkadziesiąt towarowych wagonów. Do tego dochodzą jeszcze lokomotywy manewrowe najczęściej spalinowe. Lokomotywy spalinowe wyposażone w stare silniki Diesla, często nawet dwusuwowe nie spełniają żadnych norm emisji spalin a poruszają się ścisłym centrum miasta. Nie zapominajmy też o spalinowych lokomotywach odpowiadających za ruch technologiczny na terenie nowohuckiego kombinatu. Proponuję maksymalne ograniczenie użytkowania lokomotyw spalinowych na terenie Miasta Krakowa, a w przypadku 3-stopnia Planu Działań Krótkoterminowych całkowity zakaz użytkowania lokomotyw spalinowych. Czy to będzie kłopotliwe do wprowadzenia? Zapewne tak, ale nie bardziej niż inne zapisy Projektu, a będą dotyczyć tylko jednego publicznego podmiotu. Zapewne najwięcej emocji wywołuje projekt zakazu wjazdu do stref miasta Krakowa pojazdów niespełniających określonych norm emisji Euro. I dla mnie jest tokontrowersyjny pomysł. Uważam, że absolutnie należy ograniczyć ruch starych trujących pojazdów osobowych i ciężarowych. Proponuję aby ujednolicić normy emisji spalin bez rozróżniania na rodzaj paliwa. W obrębie I i II obwodnicy powinny obowiązywać bardzo wysokie normy jakości spalin. Na początku niech będzie Euro Sa nawet Euro 6 dla wszystkich pojazdów. W kolejnych latach (np. od roku 2025) należy promować bezemisyjne środki transportu — elektryczne, lecz nie hybrydowe, gdyż z doświadczenia innych zagranicznych miast wynika, że użytkownicy osobowych hybryd nie korzystają z napędu elektrycznego w wyznaczonych strefach. W pozostałych częściach Krakowa normy spalin nie powinny być bardzo wyśrubowane, zupełnie wystarczy aby do	napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2025 roku obowi~zywały normy emisji spalin Euro 4 dla wszystkich paliw. Nie ma sensu zbytnio podnosić norm emisji poza I i II obwodnicą Krakowa. W ścisłym centrum ruch jest znaczny, ograniczony wąskimi uliczkami i gęstą zabudową, lecz Stare Miasto pełni obecnie funkcje turystyczne, rozrywkowe i gastronomiczne. Natomiast poza II obwodnica znajduje się większość urzędów, zakładów i biur. To poza II obwodnica znajduje się najwięcej miejsc pracy i to właśnie tam mieszka najwięcej osób. Jednak ten obszar jest rozległy, dostosowany do współczesnego ruchu samochodowego i przede wszystkim niezbędny do funkcjonowania całego miasta a tym samym i województwa. Nie można jednak tylko zakazywać, trzeba też zachęcać obywateli do dobrowolnego wspierania zapisów Projektu. Dla wymiany pieców kotłów na paliwa stałe obowiązywały znaczne dofinansowania. W obecnym projekcie nie wspomina się o żadnych dopłatach do wymiany samochodów. Dlaczego? Wymiana samochodu to znacznie większy koszt niż modernizacja kotłowni, a ogrzewanie funkcjonuje przez ok pół roku i służy głównie zapewnieniu komfortu mieszkańcom i pracownikom. Ogrzewanie samo w sobie nie wpływa na gospodarkę, a transport to jeden z głównych filarów naszej gospodarki. Wnoszę zatem o wprowadzenie dopłat do wymiany samochodów zarówno osobowych laki ciężarowych. Proponuję również wprowadzenie dodatkowych opłat za wjazd w strefę I i II obwodnicy uzależnionych od poziomu emisji spalin. W wielu miastach na Świecie tak to działa i nie sprawia to większych problemów. Jednak w większości miejsc ograniczenia emisji spalin obowiązują jedynie na niewielkich obszarach ścisłego centrum, a nie obszaru całego miasta. Ograniczenia podobne jak dla Krakowa powinny obowiązywać także dla wszystkich dużych miast województwa jak i miast powiatowych w których znacznie przekroczony jest średni poziom zanieczyszczeń np. Zakopane. Bądźmy sprawiedliwi dla wszystkich mieszkańców województwa, a nie karzmy osób mieszkających i pracujących w Krakowie za zanieczyszczenia powietrza powstające poza miastem. Szczególnie, że w naszym województwie są miejscowości w których powietrze jest jeszcze bardziej zanieczyszczone a nikt im mieszkańcom nie nakazuje wymiany samochodów czy zakazuje paleniawęgłem w piecach. Przecież smog ze Skawiny, Nowego Targu czy Rabki nie znika. Proponuję zatem aby zakaz korzystania z pieców i kotłów na paliwa stałe obelmował do 2025 całe województwo. Już tej zimy było czuć gdzie kończy się Kraków i gdzie wolno palić węglem. Dziękuje bardzo za możliwość konsultacji społecznych i wyrażenie swojego zdania na temat Projektu. Mam nadzieję, że moje postulaty jasno opisałem i zostaną	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		uwzględnione w dalszych pracach nad Projektem. W końcu wszyscy oddychamy tym samym powietrzem i chcemy aby było jak najczystsze	
1338	**Osoba prywatna**	Przydałby się zapis o wyłączeniu z przestrzegania norm podanych emisji następujących grup pojazdów: pojazdów zabytkowych oraz wszystkich motocykli/motorowerów/skuterów/jednośladów. Pojazdy zabytkowe, które wyjeżdżają na drogi znacznie rzadziej niż tradycyjne, nie zwiększą znacząco emisji niepożądanych substancji, a wyjątek ten pozwoliłby na utrzymanie dziedzictwa kulturowego. Natomiast wyjątek dotyczący motocykli jest o tyle ważny, że mało który jednoślad byłby w stanie spełnić normę emisji podaną w projekcie. Biorąc pod uwagę że dużo osób korzysta z jednośladów, które m.in. spalają mniej paliwa niż większość aut oraz pozwalają na zmniejszenie korków na drogach, to apeluję o to, aby można było się nimi poruszać i również włączyć wszystkie jednoślady do grona wyjątków w projekcie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1339	**Osoba prywatna**	Samochody zabytkowe powinny byc wylaczone z nowych regulacji. Sa one wykorzystywane okazjonalnie. Niejednokrotnie sa w calosciowym ujeciu bardziej ekologiczne. Dzieki nim niejednokrotnie unika sie obciazenia ekologicznego zlomowania auta zabytkowego i przede wszystkim zuzycia surowcow i energii na wyprodukowanie nowego samochodu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1340	**Osoba prywatna**	Ponad rok temu przeprowadziłam się z nad morza do województwa małopolskiego. Bliskość gór, piękne widoki niestety nie rekompensują złego powietrza, szczególnie wokół zakładów przemysłowych. Widać również na wsiach jednostki palące śmieci w piecach lub palące złej jakości węglem. Brak jest strony internetowej na terenie gmin która umożliwi skuteczne przekazywanie informacji w sposób anonimowy, że ktoś pali śmieciami. Poza tym jeden komin zatruwa całą wieś, a sąsiedzi nie chcą na siebie donosić do straży z obawy przed ujawnieniem tożsamości. Powietrze można tutaj ciąć nożem w sezonie grzewczym , dlatego wnoszę o skuteczny zapisy w programie ochrony powietrza, które pozwolą na wyeliminowanie instalacji na węgiel w gospodarstwach domowych oraz wprowadzą przeglądy i skuteczne kontrole uciążliwych zakładów. Niedopuszczalne jest to co dzieje się wokół zakładów przemysłowych valeo i grana. Jestem w ciąży i nie mogę wyjść z samochodu przy tych zakładach kiedy wydobywa się okropny smród. Każde takie przejście obok skutkuje wymiotami. Dla osób które tam mieszkają musi to być wręcz niebezpieczne. Czy nie można ograniczyć budowę i zezwoleń takich zakładów na rzecz mniej uciążliwych? Czy nie można to naprawdę jakoś rozwiązać w 21 wieku? Jesteśmy z każdej strony faszerowani chemią w postaci konserwantów, środków ochrony roślin, nawet już nie mamy dostępu do czystego powietrza. Ochrona obywateli szczególnie ta zdrowotna powinna leżeć w interesie każdego terenu i ludzi zarządzających danym terenem, bo to na nich w dużej mierze spoczywa odpowiedzialność za to ile osób już boryka się ze skutkami zanieczyszczeń, lub umrze z tego powodu w przyszłości w województwie czy gminie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1341	**Osoba prywatna**	Samochody wcale nie niosą takiego zagrożenia dla środowiska jak jest to mówienie. Pokazała to pandemia w 2020 roku - bardzo mało samochodów na ulicach, a smog był. Ponad to samochody klasyczne stanowią marginalny odsetek samochodów poruszających się po ulicach i jeżeli miały by one się nie poruszać po drogach to nie wpłynęło by to na jakość powietrza w mieście. Zakup nowego samochodu i jego użytkowanie wiąże się z większym zanieczyszczeniem powietrza niz użytkowanie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		obecnego samochodu (utylizacja starego samochodu, produkcja nowego, eksploatacja nowego samochodu wymaga częstszych napraw(produkcja nowych części zamiennych, nowe samochody są gorszej jakości, częściej trzeba zmieniać samochód który trzeba zutylizować i nowy kupić a on też musi być wyprodukowany.))	*epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[311]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

[311] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1342	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** **1.** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** **3.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw**	2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. Koszty realizacji wariantów). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u> **4.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** **5.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez	ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1343	**Gmina Sułkowice**	W związku z opracowywaniem Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego i rozpoczętymi konsultacjami społecznymi, Burmistrz Gminy Sułkowice zgodnie z art.91 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska opiniuje pozytywnie przedłożony Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, wnosząc do zadań dla gmin zapisanych w ww. Programie następujące uwagi : 1.utworzenie i utrzymanie punktów obsługi programu Czyste Powietrze – brak uwag, 2.zatrudnienie ekodoradcy w każdej gminie, którego zadaniem będzie doradztwo dla mieszkańców, prowadzenie edukacji ekologicznej oraz obsługa programu Czyste Powietrze – naszym zdaniem do obowiązków Ekodoradcy należałoby dopisać wyszukiwanie programów pomocowych dla osób, które z ww. programów nie mogą skorzystać lub są one dla nich nieatrakcyjne finansowo oraz programów, z których mogłyby skorzystać gminy - pomoc przy ich realizacji. Dodatkowo należy wpisać obowiązkowy udział Ekodoradcy w kontrolach. 3.prowadzenie akcji informacyjnych o wymaganiach uchwały antysmogowej z	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Monitorowanie wdrażania Programu ochrony powietrza, a zatem również realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie jest jednym z obowiązków Zarządu Województwa wynikającym z przepisów krajowych (art. 91 ust. 9f ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r.). Bieżące informowanie o podejmowanych przez gminy i powiaty działaniach jest niezbędne do skutecznego realizowania strategii ochrony powietrza. Ponadto informacje wskazane do przekazywania co pół roku nie są tożsame z zakresem rocznego sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, ich zakres jest mniejszy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dotarciem do każdego punktu adresowego w gminie opalanego węglem lub drewnem oraz obowiązek zamieszczenia na stronie internetowej gminy informacji o jakości powietrza i możliwości zgłoszenia ekointerwencji – brak uwag. 4.inwentaryzacja co najmniej 70% budynków w gminie do końca 2021 roku, w tym co najmniej 90% do 30 czerwca 2022 roku. Współpraca gmin z kominiarzami i nadzorem budowlanym przy inwentaryzacji do krajowej bazy CEEB. Przekazywanie co pół roku informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie - wykonanie inwentaryzacji będzie trudne do przeprowadzenia ze względu na brak wystarczających środków w budżecie gminy na 2020 i 2021. Zadanie to należy zlecić podmiotowi zewnętrznemu co powoduje kolejne obciążenie dla budżetu gminy. 5.kontrole interwencyjne palenisk w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. Możliwe będzie prowadzenie kontroli przez straże gminne bądź międzygminne, pracowników urzędu lub przy współpracy z Policją. W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku konieczne będzie pobranie próbki popiołu z paleniska - termin 1 dnia roboczego jest naszym zdaniem nierealny do uzyskania. Gmina nie posiada straży miejskiej a kontrole wykonają upoważnieni pracownicy Urzędu Miejskiego, którzy na co dzień zajmują się innymi sprawami wynikającymi z zakresów czynności. Działania takie wymagają zatrudnienia dodatkowych osób co wygeneruje olbrzymie koszty dla budżetu gminy. Nie mamy osobnych referatów zajmujących się tylko sprawami dotyczącymi jakości powietrza. 6.analiza skali ubóstwa energetycznego, potrzeb w zakresie termomodernizacji i wymiany ogrzewania u tych osób oraz wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym i rekomendowane wprowadzenie programów osłonowych dla najuboższych – przedmiotową analizę należałoby przeprowadzić tylko u tych osób, u których wymagana jest wymiana pieców, a nie dla całości liczby budynków występujących na terenie Gminy. Część mieszkańców wymieniła już piece i korzysta z gazu. 7.identyfikacja, w ramach aktualizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, potencjalnych obszarów, które ze względów technicznych i prawnych mogą być przeznaczone pod instalacje OZE o mocy powyżej 100 kW wytwarzające energię elektryczną – przy zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sułkowice weźmiemy pod uwagę tę sugestię. 8.zapewnienie przez jednostki samorządu wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej z OZE. Od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% zużywanej przez nie energii elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE – tak, ale po pewnym czasie i po tym, jak będzie zapewniona możliwość	5.Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 8. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		skorzystania z programów pomocowych oraz źródeł alternatywnego ogrzewania. 9.rekomendacja przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na finansowanie: realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji programów rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza – kolejne obciążenie dla budżetu gminy. Gmina może wspierać programy i służyć pomocą w aplikowaniu o środki przez mieszkańców, jeżeli programy te będą finansowane ze środków zewnętrznych. 10.zapewnienie poprzez prowadzone działania, że liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie – niemożliwe do realizacji ze względu na to, że nie ma żadnej możliwości przymuszenia właścicieli domów jednorodzinnych do wymiany urządzeń grzewczych niespełniających wymagania uchwały antysmogowej. Należy również podkreślić, że np. na terenach wiejskich nie wszędzie sieć gazowa jest dostępna, a nie wszystkich stać na ogrzewanie np. prądem, czy też energią pochodzącą z OZE. Nasze wątpliwości budzą w szczególności zapisy dotyczące konieczności przeprowadzania czynności kontrolnych oraz udział gmin w wymianie źródeł ciepła czy montażach instalacji OZE/ociepleniach, gdyż będzie to bardzo duże obciążenie dla budżetu gmin i należałoby urealnić zapisy projektu POP oraz dostosować je do indywidualnych możliwości gmin. Niemożliwe do realizacji przez gminę będzie zapewnienie, że liczba urządzeń grzewczych nie spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostanie zmniejszona do ilości zapisanych w opracowywanym POP ze względu na brak środków przymusu wobec właścicieli, którzy nie wymienią urządzeń grzewczych w okresie wskazanym w POP. Kolejną sprawą, która budzi niepokój jest karanie Gmin za brak realizacji zapisów Programu – jeżeli Gminom będą grozić kary finansowe wymierzane na podstawie nierealnych do osiągniecia zapisów, to w efekcie spowoduje to jeszcze większe ograniczenie możliwości pomocy mieszkańcom we wspólnym dbaniu o jakość powietrza. Podsumowując niniejszą opinię należy podkreślić, że Gmina Sułkowice zdaje sobie sprawę z problemu zanieczyszczenia powietrza i popiera wszelkie starania mające na celu poprawę sytuacji, ale naszym zdaniem nie można wprowadzać przepisów,	• zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 9. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. 10. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		które są lub będą bardzo trudne albo wręcz niemożliwe do zrealizowania i wyegzekwowania. Należałoby może rozróżnić gminy wiejskie od miejskich, rozłożyć bardziej w czasie terminy zawarte w opracowywanym programie lub wprowadzić inne rozwiązania chroniące osoby, które są zmuszone swoją sytuacją życiową i materialną do używania jako opał drewna lub palenia w piecach kaflowych itp. Na pewno sytuację poprawiłoby również inwestowanie w energię odnawialną szerzej i łatwiej dostępną (która niestety aktualnie jest droga) dla jak największej liczby potencjalnych beneficjentów.	programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza.
1344	**Przedsiębiorca**	Program nie przewiduje ulgi dla pojazdow zabytkowych, których marginalna ilosc oraz fakt praktycznie znikomej eksploatacji w okresach zimowych gdzie zanieczyszczenie powietrza jest największe, nie wpłynie znacząco na atmosferę. Stary poczciwy mercedes wyposażony w nieśmiertelny silnik diesla ktory notabene wytwaza stosunkowo malo nox z racji niskiego ciśnienia wtrysku (niestety sporo cząstek stałych PM) w tak niszowej liczbie niewątpliwie stwarza dużo mniejsze zagrożenie dla nas niz wiele nowszych konstrukcji euro3-4-5 z wyciętymi dpfami, usuniętymi egrami, uszkodzonymi wtryskiwaczami i wieloma innymi usterkami ktore powoduja zatruwanie atmosfery. Uważam ze powinno sie zamiast zakazywac to przede wszystkim interweniowac i egzekwowac przepisy juz obecne. Powinnismy zwracac uwage na stan poruszajacych sie pojazdow a w szczegolnosci nie dopuszczac do sytuacji w ktorych dochodzi naprzyklad do usuwania filtrow czastek stalych. Takie pojazdy powinny byc z miejsca odsylane do warsztatow. A jezeli juz chcemy usowac stare konstrukcje z drog Krakowa to przynajmniej zrobmy luke dla tej malej ilosci zabytkow ktore napewno dodadza uroku temu miastu, bedac czescia naszej historii a jednoczesnie, taki stary poczciwy diesel w dobrym stanie technicznym (bardzo czesto perfekcyjnym, pasjonaci daja z siebie wszystko!) mniej bedzie nas trul niz "wykastrowane" euro 5 w stodole u pana x z uszkodzonymi wtryskami byle bez inwestycji, byle jechac do przodu. Mowie to jako wielki pasjonat aut zabytkowych, jako mechanik samochodowy. Jakosc powietrza jest bardzo wazna, jednakze zamiast zakazywac, zastanowmy sie co mozemy zrobic zeby poprawic to co w tej chwili mamy, oraz nie zapominajmy o klasycznych autach. (Przepraszam za brak polskich znakow, niestety urzadzenie ktore uzywam nie posiada jezyka pl.)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1345	**Osoba prywatna**	w ramach Uchwały proszę o przemyślenie tematu samochodów zabytkowych, które stanowią nieodzowną część kultury i waloru Krakowa. Zgodnie z obecną treścią uchwały zakazuje się ich wjazdu do miasta, co jest zrozumiałe dla wszystkich innych przypadków, gdzie duża ilość samochodów równa się duża ilość zanieczyszczeń. Samochody zarejestrowane jako zabytki, jeżdżące symboliczne ilości kilometrów rocznie po ulicach Krakowa, nie stanowią przecież znacznego problemu ekologicznego, a ich brak w obrębie Krakowa będzie ogromną stratą. Dziękuje za uwzględnienie mojej opinii,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1346	**Osoba prywatna**	Negatywnie odnoszę się do wprowadzenia zmian w dziedzinie transportu indywidualnego - ograniczenia ruchu pojazdów niespełniających wysokich norm emisji spalin. Realnie zagraża to możliwości realizowania podstawowych potrzeb. Zmiana w transporcie powinna zacząć się od przestawienia transportu publicznego na zasilanie w 100% elektryczne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1347	**Gmina Rzepiennik Strzyżewski**	<u>Dotyczy: Opinia Gminy Rzepiennik Strzyżewski do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – znak sprawy: SR-V.721.2.12.2020</u> W nawiązaniu do pisma z dnia 2 lipca 2020 r. znak SR-V.721.2.12.2020 w sprawie wyrażenia opinii dot. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego” gmina Rzepiennik Strzyżewski przesyła swoje stanowisko. Na wstępie dziękujemy za przygotowanie projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego wraz z uzasadnieniem. Jednocześnie wyrażamy swoje niezadowolenie spowodowane nie wprowadzeniem prawie żadnych zmian w związku z przesłanymi przez Gminę Rzepiennik Strzyżewski uwagami podczas poprzednich konsultacji Programu Ochrony Powietrza, licząc na ich uwzględnienie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		podczas trwających obecnie konsultacji. Przedstawiamy następujące uwagi do Programu: 1. Zapis dotyczący przeprowadzenia inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy, dla co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku, nie jest możliwy do osiągnięcia. Wydłużenie ram czasowych na realizację zadania nie rozwiązuje problemu pozyskania informacji od mieszkańców. Po raz kolejny wnioskujemy najpierw o przeprowadzenie zmian legislacyjnych zobowiązujących mieszkańców do dobrowolnego przekazywania wnioskowanych informacji oraz bieżącej jej aktualizacji w przypadku zachodzących zmian, a dopiero później nakładanie na gminy określonej procentowej liczby przeprowadzonych inwentaryzacji ogrzewania budynków jest niezbędne do podejmowania skutecznych działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. Jednak na dzień dzisiejszy gmina Rzepiennik Strzyżewski pomimo wielokrotnie podejmowanych prób (m.in. rozsylanie ankiet, telefoniczna ankietyzacja), posiada dane inwentaryzacji tylko z ok.35% budynków. 2. Zapis dotyczący zobowiązania gmin do produkcji lub zakupu energii elektycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych od 2022 roku na poziomie co najmniej 50% a od 2025 roku 100% okazuje się być niemożliwym do realizacji. Biorąc pod uwagę, iż inwestycje polegające na wyposażeniu budynków użyteczności publicznej w instalacje odnawialnych źródel energii, jest technicznie możliwe tylko nie w tak krótkim czasie, lecz niekoniecznie uzasadnione ekonomicznie. Z kolei zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych jest znacznie droższym rozwiązaniem, niż obecnie stosowane, a biorąc pod uwagę obecny panującą sytuację epidemiologiczną związaną z COVID-19 może to doprowadzić do jeszcze większego obciążenia budżetu gminy. 3. Zadanie nakazujące prowadzenie w gminach akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe, na chwilą obecną jest niemożliwa do realizacji. Przyczyną determinującą wprowadzenie zmiany zapisu jest brak możliwości wykonania pełnej bazy inwentaryzacji oraz corocznej jej aktualizacji dotyczącej wszystkich adresów wraz z określonym źródłem ciepła w budynku. W momencie, gdy pojawi się obowiązek przekazywania przez właścicieli nieruchomości niezbędnych informacji dotyczących posiadanych źródeł ogrzewania oraz wykonanych modernizacjach, gmina będzie posiadać pełną wiedzę w tym zakresie. Wówczas dotarcie do	dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 2. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wymaganych adresatów przestanie być problemem. Na dzień dzisiejszy zapis mówiący, iż od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarcie z informacją do tych budynków wiąże się z dotarciem do niemalże wszystkich punktów adresowych. Wnioskujemy o wydłużenie terminu realizacji tego zadania oraz o wprowadzenie zapisu obejmującego nakaz informowania nie wszystkich punktów adresowych, w których eksploatowane są urządzenia na paliwa stałe, a tylko tych budynków, w których nie spełniają one wymogów ekoprojektu. 4. Zdajemy sobie sprawę, iż zarówno kontrole interwencyjne jak i planowane są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Jednak zapis mówiący o konieczności przeprowadzenia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od otrzymania zgłoszenia, w przypadku gmin, które nie posiadają straży gminnej, a kontrole przeprowadzają pracownicy Urzędu gminy będzie bardzo trudne do realizacji ze względu na inne obowiązki służbowe. Wnioskujemy o wydłużenie czasu na przeprowadzenie kontroli interwencyjnej do co najmniej 2 dni roboczych oraz wydłużenie czasu na aktualizację informacji o podjętych działaniach i rezultatach kontroli do 7 dni roboczych. Dodatkowo zapisy dotyczące ilości kontroli planowanych powinny być określane nie ilościowo, a procentowo w stosunku do zlokalizowanych na terenie gminy budynków. Uważamy również, iż zapis dotyczący konieczności obowiązkowego pobrania 10% próbek popiołu podczas kontroli interwencyjnych jest zbędny. Nadanie odpadów paleniskowych jest bardzo kosztowne i powinno być przeprowadzane w momencie zachodzącego podejrzenia spalania złej jakości paliwa lub odpadów, natomiast w przypadkach gdy od razu można stwierdzić popełnienie przestępstwa nie ma konieczności przeprowadzania takiej analizy laboratoryjnej. 5. Nie zgadzamy się z zapisem dotyczącym preferencji dotowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych i kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m3. Rozwój montażu odnawialnych źródeł energii jest słuszny, jednak konieczność preferencyjnego dotowania tych instalacji przed np. ogrzewaniem gazowym, elektrycznym czy na biomasę można wykluczyć osoby w gorszej sytuacji finansowej z ubiegania się o dofinansowania w ogóle. Inwestycja w OZE jest bardziej kosztowna w momencie jej montażu. W przypadku starszych nieocieplonych budynków, montaż OZE zasadny będzie jedynie przy jednoczesnej głębokiej termomodernizacji. W przeciwnym wypadku koszty eksploatacji będą niewspółmiernie wysokie do oczekiwanych korzyści, w porównaniu np. z ogrzewaniem gazowym. Nie każdy mieszkaniec będzie w stanie podołać obciążeniom finansowym związanym z taką inwestycją, nawet jeśli zalicza się do osób ubogich energetycznie. Zapis ten ogranicza możliwość uzyskania wystarczającego wsparcia ze środków publicznych. W naszej opinii nie	odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 3. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 4. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy nie tylko przeprowadzanie kontroli w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować nie tylko kontrole interwencyjne, ale również kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		należy wykluczać dofinansować, a wręcz przeciwnie należy zachęcać i udzielać dofinansowania tak, aby zlikwidować jak najwięcej tzw. Kopciuchów. 6. Nie zgadzamy się z zapisem dotyczącym przeprowadzenia analizy potencjalnych obszarów budowy farm fotowoltaicznych, farm wiatrowych i biogazowni w ramach studiów uwarunkować i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Działanie powinno być traktowane jako dobra praktyka a nie konieczność. 7. Nie zgadzamy się z zapisem dotyczącym przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie ze względu na trudności w dotarciu do wszystkich mieszkańców i sporządzeniu w tak krótkim czasie pełnej bazy inwentaryzacyjnej. W związku z tym wyznaczenie grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym oraz zidentyfikowanie potrzeb termomodernizacji zamieszkałych budynków pomimo wytycznych przygotowanych przez Urząd Marszałkowski będzie bardzo trudne do realizacji. Ponawiamy więc prośbę o stosowne wydłużenie czasu na wykonanie analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminach. Dodatkowo wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym poprzez przystąpienie gminy do programu „Stop Smog" byłoby zbyt obciążające dla budżetów wielu gmin, ze względu na duży wkład finansowy, który musiałby ponieść podczas realizacji programu. Ponadto, angażuje on bardzo intensywnie gminę, ponieważ to na gminie spoczywa szereg dodatkowych obowiązków m.in. opracowanie dokumentacji, inwentaryzacja, wybór obiektów i dobór przedsięwzięć do realizacji, przeprowadzenie zamówienia usług i dostawy materiałów, a także zachowanie okresu trwałości przedsięwzięcia. Dodatkowo gmina nie ma realnego wpływu na trwałość przedsięwzięcia, może to zagwarantować tylko i wyłącznie mieszkaniec. 8. Rekomendujemy modyfikację lub usunięcia zapisu działania dotyczącego przeznaczenia rokrocznie 1% dochodów własnych jednostek samorządowych na zadania związane z ochroną powietrza. Chcielibyśmy, aby środki finansowe wykorzystywane były również na działania pośrednio związane z zanieczyszczeniem powietrza czyli remont bądź modernizację dróg polegającą na zmianie nawierzchni o wysokim stopniu pylenia (kliniec, grunt) na utwardzoną masą bitumiczną lub betonem. Pozwoliłoby to na znaczne zmniejszenie emisji pyłów wtórnych oraz poprawę jakości powietrza. 9. Nie zgadzamy się z zapisem o zapewnieniu, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej od 1 stycznia 2023r. nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, a od 1 stycznia 2027 r. nie przekroczy 10%. Gmina nie jest w stanie zagwarantować, że pomimo nałożenia obowiązku wymiany urządzeń grzewczych	wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.". Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych". 5. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		niespełniających wymaganych norm, systematycznych kontroli palenisk domowych oraz pełnego zaangażowania gmin w akcje informacyjne, mieszkańcy zlikwidują stare kotły. Gmina nie może zmusić swoich mieszkańców do zmiany ogrzewania na te spełniające normy emisji ze względu na wysokie koszty kotłów i montażu instalacji przekraczające nierzadko ich domowe budżety, nawet w momencie skorzystania przez mieszkańca z dostępnych programów dofinansowań. 10. Nie zgadzamy się z zapisem dotyczącym działań krótkoterminowych podczas II i III stopnia zagrożenia dla pyłu PM10, ozonu oraz dwutlenku azotu nakładającego obowiązek kontroli prewencyjnych (co najmniej 5 kontroli dziennie) i proponujemy zmniejszenie ich liczby, licząc 1 kontrola na 1 tys. Punktów adresowych, bez względu na ilość mieszkańców z zaokrągleniem w górę. Dodatkowo przy pierwszym stopniu zagrożenia wnioskujemy o zmianę zapisu: „Stopień zagrożenia wyznaczany jest odrębnie dla każdego powiatu lub miasta na prawach powiatu na podstawie średniego stężenia ze stacji monitoringowych GIOŚ zlokalizowanych w danym powiecie. W przypadku powiatów, na terenie których nie są zlokalizowane stacje GIOś wykorzystywane są dane ze stacji uznanych przez GIOŚ za reprezentatywne dla obszaru danego powiatu", ponieważ ilość stacji na terenie powiatu tarnowskiego jest zbyt mała, ponadto jest ona usytuowana w Tuchowie, jednym z najbardziej zanieczyszczonych miejsc na świecie. 11. Wnioskujemy o usunięcie zapisu dotyczącego monitorowania efektów: „do 31 lipca każdego roku, gminy powinny przekazywać dane dotyczące ilości zlikwidowanych kotłów na paliwa stałe gminy przekazują w sprawozdaniu z Programu ochrony powietrza za rok poprzedni. Dodatkowo wszystkie posiadane przez gminę dane wprowadzane są do Bazy Inwentaryzacji Ogrzewania Budynków, więc nie ma konieczności jego powielania. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe argumenty, opinia Gminy Rzepiennik Strzyżewski, dla Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego, w chwili obecnej jest **negatywna.** Wyrażamy jednak wolę współpracy w celu poprawy tego ważnego dla wszystkich mieszkańców województwa programu.	wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. 7. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 8. W ramach wydatków, które powinny być uwzględniane w 1% dochodów własnych gminy wskazuje się działania, które wynikają bezpośrednio z obowiązków wskazanych w Programie. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. 9. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 10. Liczba kontroli prewencyjnych została już zmniejszona w oparciu o uwagi składane we wstępnych konsultacjach społecznych, ponadto dotyczy ona jedynie dni, w których wprowadza się stopnie zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Jakość powietrza na potrzebę ostrzegania o ryzyku przekroczenia poziomu informowania bądź alarmowego substancji monitorowana jest przez GIOŚ. Właściwy Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska (w tym przypadku RWMŚ w Krakowie) decyduje o lokalizacji wystąpienia ryzyka przekroczenia na podstawie wyników pomiarów oraz prognozowanej jakości powietrza na podstawie wyników modelowania matematycznego. Zadaniem GIOŚ jest lokalizacja stacji pomiarowych w miejscach reprezentatywnych dla danego obszaru. Niemożliwe jest wprowadzanie stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza w oparciu o inne dane niż przekazywane oficjalnie przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zarząd Województwa nie jest organem odpowiedzialnym za lokalizowanie stacji pomiarowych. 11. Monitorowanie wdrażania Programu ochrony powietrza, a zatem również realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie jest jednym z obowiązków Zarządu Województwa wynikającym z przepisów krajowych (art. 91 ust. 9f ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r.). Bieżące informowanie o podejmowanych przez gminy i powiaty działaniach jest niezbędne do skutecznego realizowania strategii ochrony powietrza. Ponadto informacje wskazane do przekazywania co pół roku nie są tożsame z zakresem rocznego sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, ich zakres jest mniejszy.
1348	**Osoba prywatna**	Proszę o jak najszybsze wprowadzenie prawa egzekwującego zmiany w jakości powietrza. Proszę nie przedłużać możliwości korzystania z pozaklasowych piecy!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1349	**Urząd Miasta i Gminy w Olkuszu**	dotyczy: uwagi do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Po zapoznaniu się z przedstawionym, w ramach konsultacji społecznych na stronie internetowej Urzędu, Programem ochrony powietrza dla województwa małopolskiego - podtrzymuję swoją opinię z dnia 09.04.2020 r., iż większość zaproponowanych działań, nie jest możliwa do realizacji w podanych terminach, również z uwagi na pandemię SARS-CoV-2, która nie wiadomo jak i kiedy się zakończy. Odnosząc się do konkretnych zapisów projektu Programu wnoszę następujące uwagi: 1. Część nałożonych na Gminy obowiązków nie jest możliwa do realizacji, np.: • Wprowadzenie przez gminy w proponowanym zakresie danych do elektronicznej bazy inwentaryzacji nie jest możliwe z uwagi na brak zapisów ustawowych umożliwiających gminom pozyskiwanie takich danych. Część mieszkańców odmawia udzielania informacji na ten temat z obawy o grożące im konsekwencje (w przypadku tzw. kopciuchów), a część po prostu dlatego, że nie musi tego robić. Pozyskanie informacji z innych źródeł nie jest możliwe gdyż wymiana źródła ciepła nie wymaga żadnego zgłoszenia. Zarówno pracownicy Straży Miejskiej jak i kominiarze nie zawsze są wpuszczani na teren nieruchomości. • Stworzenie w gminach o liczbie mieszkańców od 20 do 50 tys. 2-ch stanowisk ekodoradców, wymaga dużych nakładów finansowych i będzie zbyt dużym obciążeniem dla budżetów gminnych. • Liczba kontroli systemowych przewidzianych w Programie Ochrony Powietrza nie jest możliwa do wykonania z powodu braków kadrowych w większości małych gmin. Braki te występują zarówno w Straży Miejskiej, jak i wśród pracowników Urzędów Miast i Gmin zajmujących się zagadnieniami dotyczącymi ochrony środowiska. Również obligatoryjny obowiązek pobrania próbek w co najmniej 10% kontroli interwencyjnych jest nieuzasadniony, gdyż często w trakcie kontroli okazuje się, że przyczyną uciążliwości jest zły gatunek węgla, co nie jest powodem do pobierania próbek popiołu /średni koszt badania jednej próbki to 500 zł., a koszty te ponosi Gmina/. • Uważam, że termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego oraz zidentyfikowania potrzeb w tym zakresie, z uwagi na obecną sytuację związaną z pandemią, w dalszym ciągu jest zbyt krótki. Dopłaty do wyższych kosztów ogrzewania dla najuboższych oraz termomodernizacji - również przekraczają możliwości finansowe większości gmin w Małopolsce. • Z uwagi na rosnące w ostatnich latach koszty realizacji ustawowych obowiązków gmin, związanych m.in. ze szkolnictwem, gospodarką komunalną, infrastrukturą i budownictwem – większości mniejszych gmin nie stać na przeznaczenie co najmniej 1% dochodów własnych budżetu tylko na wymienione w Programie działania związane z ochroną powietrza, zwłaszcza w kontekście prawdopodobieństwa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Stanowisko Ekodoradcy musi być stworzone w każdej gminie. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Ponadto Województwo Małopolskie oferuje szereg szkoleń oraz ofertę studiów podyplomowych, które pomogą przygotować Ekodoradcę do pracy. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		znacznego ich zmniejszenia w wyniku pandemii Koronawirusa. 2. W Programie założono, że do 2023 roku pozostanie do wymiany w Małopolsce jedynie 30% kotłów pozaklasowych. Bez znacznego wsparcia finansowego ze źródeł zewnętrznych, nie będzie to możliwe. Nowa perspektywa finansowa będzie możliwa do realizacji prawdopodobnie dopiero od 2022 roku i nie wiadomo czy będzie obejmować dopłaty do wymiany urządzeń grzewczych oraz termomodernizacji budynków. Jeżeli więc nie zostaną uruchomione dodatkowe środki z budżetu Państwa – nie będzie realnej możliwości realizacji tego zadania /bardzo niski próg dochodowy w programie „Czyste powietrze" zniechęca do korzystania z programu/. Natomiast budżety gmin, w związku z obecną sytuacją, nie będą w stanie zabezpieczyć dopłat na takim poziomie, który umożliwiłby mieszkańcom realizację tego obowiązku. Natomiast zapis dotyczący wysokości kar pieniężnych (od 50 tys. do 500 tys. złotych) jakie mogą być nałożone za niedotrzymanie terminów realizacji wyznaczonych w POP zadań jest kontrowersyjny, gdyż np. na tempo wymiany przez mieszkańców kotłów węglowych na gazowe Gminy nie mają bezpośredniego wpływu, a same nie dysponują takimi środkami finansowymi by wspomóc mieszkańców w zakupie nowych kotłów oraz w ponoszeniu zwiększonych kosztów ogrzewania. 3. Proponujemy: • umieścić w Programie obowiązek kontroli składów opału, gdyż zgłaszane są przypadki sprzedaży węgla, ekogroszku oraz pelletów, które zawierają niedozwolone substancje, a kupujący otrzymują od sprzedawcy odpowiednie certyfikaty, • wystąpić o wprowadzenie odpowiednich uregulowań prawnych, które umożliwią skuteczniejsze kontrole urządzeń grzewczych i stosowanych w nich paliw, a także prowadzenie sprawozdawczości w zakresie. np. wymiany kotłów, montażu instalacji OZE, termomodernizacji. • utrzymać możliwość montażu kotłów węglowych spełniających wymogi ekoprojektu. Ponadto, zdaniem Gminy skuteczne wyeliminowanie z użycia kotłów na paliwo stałe będzie możliwe tylko wtedy gdy podjęte zostaną odpowiednie działania na szczeblu krajowym, np. zamiast stosować dotacje do wymiany urządzeń grzewczych należy zagwarantować mieszkańcom dostęp do taniego gazu i prądu /tańszego niż węgiel/ - a mieszkańcy sami dokonają wymiany źródeł ciepła. W obecnej, trudnej sytuacji finansowej gmin, nałożenie na gminy dodatkowych, bardzo kosztownych obowiązków, może wpłynąć negatywnie na budżety wielu gmin.	zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został już wydłużony z uwzględnieniem aktualnej sytuacji epidemicznej. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. 8. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 3. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego jest aktem prawa miejscowego i nie ma on wpływu na decyzje podejmowane na szczeblu krajowym. Monitorowanie wdrażania Programu ochrony powietrza, a zatem również realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie jest jednym z obowiązków Zarządu Województwa wynikającym z przepisów krajowych (art. 91 ust. 9f ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r.). Bieżące informowanie o podejmowanych przez gminy i powiaty działaniach jest niezbędne do skutecznego realizowania strategii ochrony powietrza. Ponadto informacje wskazane do przekazywania co pół roku nie są tożsame z zakresem rocznego sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, ich zakres jest mniejszy.
1350	**Osoba prywatna**	Nie ma przewidzianej furtki dla samochodów zabytkowych. Podobne programy w Niemczech nie przyniosły żadnych rezultatów bo z badań wynika, że to ogrzewanie domów m. in. węglem oraz zabudowa korytarzy powietrznych w miastach najbardziej przyczynia się do powstawania smogu. Co zresztą było widać podczas zamknięcia z powodu pandemii, ruch był znikomy, a smog taki sam jeśli nie większy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[312]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu

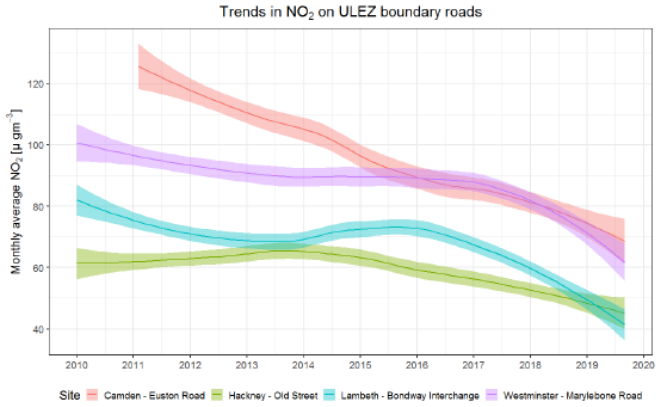
[312] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1351	**Osoba prywatna**	Bardzo proszę o sprawdzenie analiz z dużych miast na zachodzie Europy, z których wynika, że restrykcyjne przepisy odnośnie ograniczenia prawa wjazdu starszym samochodom nie przynoszą oczekiwanego skutku.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[313], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą

[313] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1352	**Osoba prywatna**	Uprzejmie proszę o wzięcie pod uwagę i potraktowanie jako wyjątku samochodów ZABYTKOWYCH!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1353	**Osoba prywatna**	Samochody klasyczne powinny być dopuszczone do ruchu. To idiotyzm aby nie pozostawić takiej opcji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1354	**Osoba prywatna**	Podstawową rzeczą, która mi się nie podoba w tym projekcie jest fakt działania prawa wstecz. Posiadam legalnie zarejestrowany pojazd spełniający wszelkie warunki wymagana prawem i nagle nie mogę nim wjechać do swojego własnego domu do którego wjeżdżałem wcześniej. Rozumiem, że takie obostrzenia mogłyby dotyczyć samochodów przyjezdnych, ale zakazywanie mieszkańcom wjazdu legalnym pojazdem do własnego domu to zwykły skandal. Rozumiem, że takie obostrzenia mogłyby dotyczyć samochodów nowo rejestrowanych. Wtedy prawo już istniejące byłoby znane i wg niego można by podejmować decyzje o zakupie nowego pojazdu. Ale zmuszanie mnie do pozbycia się pojazdu pod groźbą niemożności wjechania nim do własnego domu w sytuacji gdy od wielu lat mieszkam tu i płacę tutaj podatki (jestem rodowitym krakowianinem) jest działaniem skandalicznym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

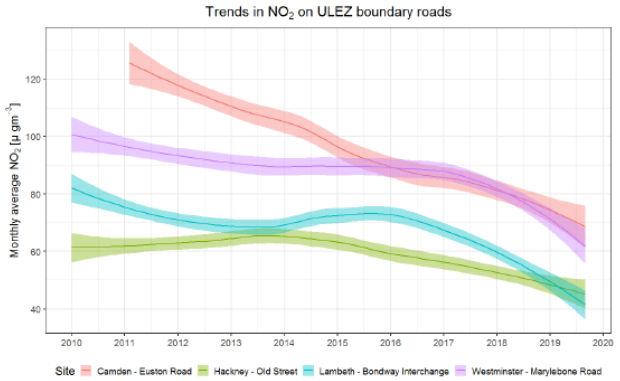
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1355	**Osoba prywatna**	Proszę o uszczegółowienie kwestii związanych z samochodami klasycznymi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1356	**Osoba prywatna**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak	również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz	przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1357	**Osoba prywatna**	Nie istnieją żadne racjonalne przesłanki jakoby ograniczanie mobilności pojazdów niespełniających najnowszych norm emisji spalin miało przynieść efekt w postaci redukcji smogu w miastach. Najnowsze przykłady z krajów Europy Zachodniej dowodzą dobitnie, że to nie pojazdy silnikowe są najistotniejszym emitentem. Konkludując, działanie ograniczające mobilność obywateli oraz przedsiębiorców przyniesie znikomy skutek dla środowiska a znaczny dla gospodarki - znacznie negatywny.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[314], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego

[314] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[315]
1358	**Osoba prywatna**	Wyłączenie winno nie odnosić się do pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest

[315] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1359	**Przedsiębiorca**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty	Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie	jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1360	**Osoba prywatna**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z	informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1361	Krakowska Izba Turystyki	**Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła** - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. "kopciuchy", czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski [1]**.** Na terenie Małopolski wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. **Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie NIC, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań**. **Potrzebujemy zdecydowanych działań!** **- POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA":** Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi programu "Czyste Powietrze", w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić taką rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do marca 2021 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. **Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do września 2020 r., tak, aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów**. **- OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI:** Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli.

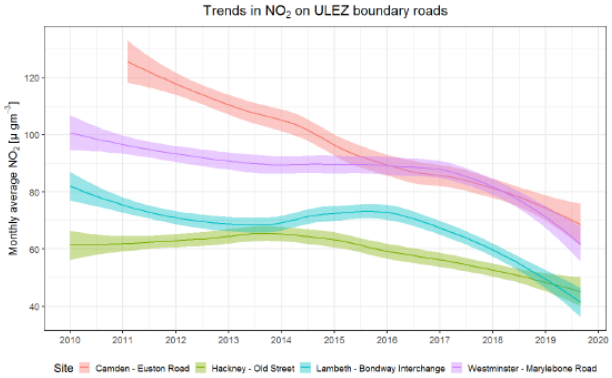
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę. Jednak zaproponowany dzień roboczy na podjęcie interwencji to czas stanowczo za długi. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? **Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin** – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. **- NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA:** Popieramy **wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych**. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. **- KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW":** Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do **wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany**, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. **- OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG:** Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać **w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym**, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. **- JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ:** Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać **liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej**. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. **Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym**	- W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. **Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane**, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	- Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1362	**Osoba prywatna**	W Krakowie jest coraz więcej eko oszołomów którzy usiłują wywrzeć presję na innych. Zakaz palenia w kominkach i likwidacja pieców, nie dał nic w zakresie poprawy powietrza. Teraz jest następny głupi pomysł bez stworzenia infrastruktury i bez brania pod uwagę możliwości finansowych mieszkańców. Kraków staje się miastem coraz bardziej nie nadającym się do mieszkania. zamiast stwarzać sztuczne utrudnienia, wystarczy tylko ograniczyć wjazd samochodów użytkowanych przez studentów. To oni tworzą sztuczny ruch w Krakowie, a to jest widoczne wyraźnie w czasie wakacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
1363	**Osoba prywatna**	Obserwując sytuację od dłuższego czasu i wyydaje mi się ,że wystarczy zużywac ekogroszek najwyższej jakości o odpowiedniej wilgotności i z odpowiednia zawartościa siarki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Na problem jakości paliw zwrócono uwagę poprzez tzw. uchwałę antysmogową, która wprowadza ograniczenia w zakresie parametrów wykorzystywanych paliw. Jakość powietrza uległa dzięki temu poprawie – jednak, aby doprowadzić do osiągnięcia dopuszczalnych norm w jak najkrótszym czasie, co wymagane jest zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska,* wprowadzono działania naprawcze i obowiązki, które mają na celu poprawę jakości powietrza. Wprowadzone działania mają na celu jak najefektywniejsze wykorzystanie ograniczonych środków finansowych.
1364	**Urząd Gminy Jodłownik**	W związku z prowadzonymi konsultacjami Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego w Gminie Jodłownik zebrała się Komisja ds Ochrony Środowiska oraz Komisja Budżetu, która negatywnie zaopiniowała wymieniony projekt uchwały dot. szczególnie zadania wójtów w tym zakresie: zapewnienia, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30 % wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy a od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10 %. Gmina ma ograniczony budżet i nie może zapewnić wszystkim mieszkańcom dotowania lub dofinansowania wymiany urządzeń grzewczych na te które spełniają wymogi uchwały antysmogowej. Gmina wnioskuje o utworzenie takich programów dofinansowujących wymianę kotłów, które będą pokrywać te koszty przynajmniej w 80 % z Funduszu Wojewódzkiego lub innych środków z budżetu państwa, gdyż mieszkańcy nie są w stanie przy obecnym poziomie dotowania wymienić na te spełniające wymogi. Ponadto koszty ogrzewania kotłami gazowymi, na biomasę czy innymi spełniającymi wymogi są znacznie wyższe niż stosowane najczęściej kotły węglowe i drzewne. Mieszkańcy gmin wiejskich często utrzymują się z posiadanych gospodarstw rolnych, które nie generują dużych dochodów dlatego też wymiana kotła będzie dla nich dużym problemem finansowym. W związku z powyższym należałoby zwiększyć dotowanie wymiany kotłów z Funduszu Wojewódzkiego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. W Programie wskazano ww. środki, gdyż do kompetencji Zarządu Województwa należy zarządzanie Regionalnym Programem Operacyjnym. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Niemożliwe jest zatem zobowiązanie WFOŚiGW bądź NFOŚiGW do uruchomienia dofinansowania do zatrudnienia Ekodoradców.
1365	**Osoba prywatna**	Źle obrany cel w kwestii walki o oczyszczenie powietrza w Krakowie. Brak racjonalnego myślenia organizatorów projektu oraz kompletny brak rozpoznania skutków podobnych projektów w państwach zachodnich.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[316], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2

[316] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.
1366	**Przedsiębiorca**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę	znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same	ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1367	**Osoba prywatna**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie	sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała	3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji	(*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1368	**Osoba prywatna**	Zbyt ogólnikowa deklaracja i otwarcie daleko idące pole interpretacji w zakresie ustanawian stref ograniczania ruchu samochodów z normami starszymi niż Euro4 (2006) i Euro5, brak analizy bilansu wpływu takiego działania na sektor przedsiębiorczości, jak i skutków uwzględniających sytuację społeczno - ekonomiczną mieszkańców regionu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[317], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez

[317] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1369	**Przedsiębiorca**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków	momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1370	**Osoba prywatna**	Weźcie wyjaśnia się do normalnej pracy, a nie do pozoranctwa. Wystarczy wymusić od Francuzów żeby założyli nowoczesne filtry w EC Łęgu, a w całej Małopolsce już poprawi się powietrze. Podobnie w innych elektrociepłowniach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach działań naprawczych Programu wyznaczono działania naprawcze dotyczące ograniczenia emisji z działalności gospodarczej. Nałożono obowiązki na podmioty eksploatujące instalacje objętą obowiązkiem uzyskania pozwolenia na emisję gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego lub podlegającą zgłoszeniu.
1371	**Osoba prywatna**	Czy przewidujecie Państwo wyjątek dla aut klasycznych, zabytkowych ? Które to autoa są dziedzictwem kulturowym i najzwyczajniej w świecie nie można ich przekształcić w nieruchomości biorąc dodatkowo pod uwagę iż tego typu samochody rocznie przyjeżdżają tyle co normalne auto w tydzien . Czy będzie jasny zapis wyłączający tego typu pojazdy?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1372	**Osoba prywatna**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich	na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich	tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji	5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1373	**Miasto i Gmina Szczawnica**	1. Stworzenie i utrzymywanie stanowiska Ekodoradcy w każdej gminie. Gmina wyraża zgodę na stworzenie w/w stanowiska tylko i wyłącznie przy dofinansowaniu 100% ze środków RPO na lata 2021-2027 – zagwarantowane środki dla wszystkich gmin. Niemniej należy zwrócić w tym miejscu uwagę na fakt, iż wspomniany zakres obowiązków (doradztwo dot. programów dofinansowania, edukacja ekologiczna, obsługa programu czyste powietrze) jest w różnym stopniu obecnie realizowany przez poszczególne gminy. Problemem pozostaje dostępność finansowa mieszkańców do paliw ekologicznych. Z całą pewnością paliwa te przyczynią się do rozwiązania kwestii czystego powietrza. Nie możemy jednak zapominać o tym, że ten temat należy rozwiązać systemowo, np. w formie okresowych dopłat do paliw ekologicznych dla tych osób, które nie są w stanie ponieść kosztów wymiany kotłów i opłacania rachunków. Próg dochodów powinien być skalkulowany bardzo rozsądnie. W obecnych systemach wsparcia nie istnieje bowiem rozwiązanie, które zachęcałoby do stosowania paliw ekologicznych. Jestem przekonany, że działania powodujące „opłacalność" stosowania ekologicznego paliwa odniosą po stokroć lepszy efekt, niż wszelkiego rodzaju zakazy czy też akcje edukacyjne. 2. Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła oraz instalacji OZE w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy. • Co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku. • Co najmniej 90% budynków do końca 2022 roku Obecnie w związku z wprowadzeniem przez Władze Państwa stanu zagrożenia epidemiologicznego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej z powodu wirusa SARS-COV-2, nie jesteśmy w stanie przewidzieć do kiedy taka sytuacja będzie miała miejsce. Proponujemy aby 50% budynków na terenie gminy zostało zinwentaryzowanych do końca 2022 roku, natomiast 90% do końca 2023. Dodatkowo tak jak już sygnalizowaliśmy mieszkaniec nie ma obowiązku udzielania informacji a tym bardziej wpuszczenia do domu. Dużym ułatwieniem była by regulacja prawna nakładająca na mieszkańca obowiązek zgłoszenia rodzaju źródła ciepła oraz instalacji OZE bądź też udostępnienia nieruchomości w celu dokonania inwentaryzacji. (np. przy spisie powszechnym oraz rolnym) 3.Analiza skali ubóstwa energetycznego, potrzeb w zakresie termomodernizacji i wymiany ogrzewania u tych osób oraz wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym i rekomendowane wprowadzenie programów osłonowych dla najuboższych. Nie rozwiążą tego problemu proponowane działania w ramach programu ochrony powietrza wymienione poniżej: Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym: • Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat wyższych kosztów ogrzewania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. W Programie wskazano ww. środki, gdyż do kompetencji Zarządu Województwa należy zarządzanie Regionalnym Programem Operacyjnym. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Niemożliwe jest zatem zobowiązanie WFOŚiGW bądź NFOŚiGW do uruchomienia dofinansowania do zatrudnienia Ekodoradców. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. **Termin zadania został przesunięty na 1 stycznia 2022 roku.** 2. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% –

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• Rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. W przypadku pkt. 9 ppkt 1 nasuwają się nie tylko wątpliwości prawne, co do możliwości zastosowania takiego programu przez gminy, ale też rodzi się pytanie o możliwości finansowe gmin. To nowe, bardzo kosztowne zadanie, na które nas po prostu nie stać. Jak wspomniano wyżej, naszym zdaniem w tym zakresie powinny być wprowadzone właściwe rozwiązania prawne, mające na celu promowanie (cena) paliw ekologicznych, a programy osłonowe powinny być realizowane w ramach rozwiązań centralnych. 4.Kolejna kwestia to: Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza. Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. W ramach EkoMałopolski uruchomiono na stronie internetowej https://powietrze.malopolska.pl/ekointerwencja, formularz, gdzie mieszkańcy powinni zgłaszać przypadki spalania odpadów, eksploatacji kotłów i kominków niespełniających wymagań uchwały antysmogowej oraz sprzedaż węgla złej jakości. Formularz w założeniu ma usprawnić przepływ informacji pomiędzy mieszkańcami, a jednostkami wyznaczonymi do sprawowania kontroli. Taką jednostką jest Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie, mający oddziały zamiejscowe w Nowym Sączu i Tarnowie. W naszej ocenie to właśnie WIOŚ ma możliwości techniczne i prawne do prowadzenia takich kontroli, to właśnie tę instytucję należy wzmocnić i usprawnić jej działania. W gminach gdzie nie ma powołanych Straży Gminnych, pracownik może zostać nie wpuszczony do domu, a pilne kontrole w obecności policji, mogą stanowić problem techniczny. 5.Zapewnienie przez jednostki samorządu wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej z OZE. Od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% zużywanej przez nie energii elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE. Pragnę zwrócić uwagę, że takie inwestycje generują najwyższe koszty. Natomiast efekt ekologiczny tych rozwiązań jest wciąż mocno wątpliwy. Oczywiście rozwiązania te forsują producenci ogniw fotowoltaicznych, baterii solarnych, pomp cieplnych i producenci urządzeń towarzyszących, ale sprawność takich urządzeń w obszarach górskich jest stosunkowo niska, a efekt ekonomiczny i ekologiczny daleki jest od oczekiwań. Przed umieszczeniem tej propozycji w POP należy przeprowadzić pogłębiona analizę wpływu sprawności tych systemów na osiągnięcie efektu ekologicznego i ekonomicznego. Analiza pozwoli odpowiedzieć na pytanie, czy nie lepiej te środki przeznaczyć na działania, które w większym stopniu ograniczą niską emisję. Nasze propozycje: Od 2025 roku co najmniej 50%, a od 2030 roku 100% zużywanej przez nie energii	uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 3. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. *w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej* (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Brak jest wobec tego możliwości nałożenia obowiązku utworzenia programu osłonowego przez te jednostki. 4. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE, Gmina wyraża zgodę na takie rozwiązania tylko i wyłącznie przy dofinansowaniu 100% ze środków RPO oraz ze środków budżetu państwa – zagwarantowane środki dla wszystkich gmin. 6. Rekomendacja przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na finansowanie: realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji programów rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza, Miasto i Gmina Szczawnica w obecnej sytuacji finansowej nie jest w stanie przeznaczyć 1% wydatków budżetu. W ostatnich latach ustawodawca zwiększa zakres i ilość zadań którą realizują gminy, jednocześnie ogranicza się przyznane im środki finansowe. Dopięcie tegorocznego budżetu, wiązało się z drastycznym ograniczeniem nakładów inwestycyjnych, podwyższeniem podatków oraz opłat za odbiór odpadów komunalnych a na dodatkowe zadania brakuje środków. 7. Zapewnienie poprzez prowadzone działania, że liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie. Nasze propozycje: zapewnienie poprzez prowadzone działania, że liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2024 roku 40%, a od 1 stycznia 2030 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie. 8. W zakresie wyznaczenia przez gminę potencjalnych miejsc budowy farm wiatrowych, farm fotowoltaicznych czy małych elektrowni, to w pierwszej kolejności należy dokonać modyfikacji obowiązującego prawa, ponieważ w ramach obecnych uregulowań tych inwestycji praktycznie nie można realizować. Barierą nie do przekroczenia dla naszej Gminy są zapisy wynikające z zadań ochronnych planów NATURA 2000. Dodatkowo nasza gmina znajduje się w otulinie Pienińskiego Parku Narodowego, Popradzkiego Parku Krajobrazowego oraz Południowo Małopolski Obszar Chronionego Krajobrazu co dodatkowo utrudnia w/w inwestycje.	niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). 5. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			• *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. **6.** Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. **7.** Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. **8.** W ramach analizy należy wskazać możliwe do wykorzystania tereny, zatem zadanie to nie stoi w sprzeczności z prawem. Gdy brak jest wskazanych obszarów, również należy to wykazać.
1374	**Przedsiębiorca**	Nie popieram zmian związanych z Programem Czyste Powietrze. W załączeniu uwagi do POP. W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza**	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** **3.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą	również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.** **4.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** **5.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów	chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1375	**Osoba prywatna**	Stanowisko w sprawie projektu małopolskiego Programu Ochrony Powietrza Szanowni Państwo, W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie	sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa	3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	(*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1376	**Osoba prywatna**	czy jest przewidziane wyłączenie z pod tego projektu pojazdów klasycznych i zabytkowych których przekształcenie tą ustawą w nieruchomości było by posunięciem haniebnym i niespotykanym w żadnym innym mieście na świecie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1377	**Osoba prywatna**	Podczas pandemii pomimo znacznie ograniczonego ruchu smog występował bez różnicy. Samochody odpowiadaja za bardzo niewielki ułamek	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[318]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które

[318] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[319] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[319] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1378	**Gmina Sułoszowa**	Gmina Sułoszowa zgłasza uwagi do programu ochrony powietrza w zakresie: - braku możliwości dofinansowywania z budżetu pieców na paliwo stałe (ekogroszek) z uwagi na fakt iż nie wszystkie budynki na terenie gminy maja możliwość przyłączenia się do gazu w związku z czym nie można pozbawiać części mieszkańców możliwości korzystania z dofinansowań - program lub jakiś inny dokument powinien nakładać na instytucje realizujące rożne programy np. Czyste powietrze, Mój prąd a także na przedsiębiorców dokonujących wymian kotłów, termomodernizacji obowiązek przekazywania do gmin informacji w których nieruchomościach nastąpiły wymiany kotłów, termomodernizacja lub montaż instalacji OZE. Na gminach ciąży obowiązek przekazywania sprawozdań rocznych z ochrony powietrza jednak nie ma ona dostępu do danych które powinna ująć w sprawozdaniach. -obowiązku utworzenia i utrzymania punktu obsługi Programu Czyste Powietrze na koszt własny gminy - zatrudnienia ekodoradcy - gmina jest mała i w swoim budżecie nie posiada środków na zatrudnienie i utrzymanie ekodoradcy, jeśli zagwarantowane będą środki zewnętrzne na ten cel które pokryją koszty zatrudnienia pracownika gmina takie stanowisko utworzy - Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego wraz z odpowiednim wsparciem w tym zakresie podany w programie do 30 września 2021 powinien zostać wydłużony ponieważ przygotowanie takiego planu jak również środków na jego finansowanie w przypadku małych gmin jest w tym terminie trudny do zrealizowania -Wyznaczania procentowego udziału eksploatowanych urządzeń w gminie które nie spełniają norm w wypadku w którym gmina nie ma możliwości zmuszenia osób prywatnych do wymiany źródła ciepła będzie dla gmin trudne do wyegzekwowania	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. W Programie wskazano ww. środki, gdyż do kompetencji Zarządu Województwa należy zarządzanie Regionalnym Programem Operacyjnym. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Niemożliwe jest zatem zobowiązanie WFOŚiGW bądź NFOŚiGW do uruchomienia dofinansowania do zatrudnienia Ekodoradców. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. **Termin zadania został przesunięty na 1 stycznia 2022 roku.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został już wydłużony z uwzględnieniem aktualnej sytuacji epidemicznej. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie.
1379	**Osoba prywatna**	Zwracam się z zapytaniem czy celowo nie został uwzględniony wyjątek od ograniczenia emisji spalin dotyczący samochodów klasycznych. Kraków jako ośrodek kojarzony z historią i słynący z zabytków powinien moim zdaniem zadbać o możliwość wzbogacenia swojego krajobrazu o klasyczne egzemplarze samochodów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1380	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP.	substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach.	również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1381	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich.	na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż	tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1382	**Osoba prywatna**	Smog i zanieczyszczenia w Malopolsce nie biorą się z powodu ruchu samochodów tylko innych czynników np. spalanie węgla w piecach, uksztaltownie terenu czy też architektury miasta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1383	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty	stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie	3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	(*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1384	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków delegalizuje klasyki ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1385	**Osoba prywatna**	Nie zostały uwzględnione wyjątki w postaci samochodów zabytkowych i historycznych. Poszkodowani bedą także posiadacze stosunkowo świeżych jednośladów, dla których norma Euro 4 obowiązuje dopiero od trzech lat. Czyli według Was, całkowicie sprawnym, ośmioletnim jednośladem nie będzie można poruszać się po terenie Krakowa. Przypominam, że zarówno pojazdy zabytkowe, jak i jednoślady, poruszają się głównie poza sezonem grzewczym, kiedy wszelkie stężenia substancji niebezpiecznych dla zdrowia, zazwyczaj mieszczą się w normach. Zalecam też lepsze przeszkolenie personelu zajmującego się projektami ustaw, bo lepiej się nie ośmieszać taką chałturą.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[320] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1386	**Osoba prywatna**	Wysokie koszty społeczne nie gwarantujące oczekiwanych efektów, przykład Krakowa i poniesionych nakładów w porównaniu do innych mniejszych miast regionu wskazuje małą skuteczność podjętych kosztownych działań. Uwagi w załączonym pliku. W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w

[320] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** **1.** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu	Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** **3.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u>** **4.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie	nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** **5.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów**	nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1387	**Urząd Gminy Gromink**	Dotyczy: konsultacje ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020r. znak: SR-V.721.2.12.2020 ws. wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem), Gmina Gromnik przedkłada poniższe uwagi: Uznając określoną w ust. 2 Programu celowość powstania w każdej gminie stanowiska Ekodoradcy, postulujemy o zapisanie w programie iż będzie to stanowisko współfinansowane przez samorząd Województwa Małopolskiego, poprzez środki pomocowe z funduszy unijnych (program LIFE lub inny). Nałożenie w ust. 5 Programu obowiązku przeprowadzenia przez gminy pełnej inwentaryzacji źródeł ciepła oraz instalacji OZE - postulujemy aby wprowadzić takie zmiany w przepisach, które nałożą na mieszkańca obowiązek złożenia deklaracji oraz zgłaszanie wszelkich zmian dot. źródeł ciepła, termomodernizacji czy montażu OZE, itd. Dotychczasowy sposób zbierania danych czyli w formie ankiety jest przez mieszkańców bagatelizowany, twierdzą, że nie mają żadnego obowiązku wypełniać "ankiety". Powinien to być podobny sposób i dokument jak deklaracja dot. gospodarowania odpadami komunalnymi. Wówczas taki obowiązek jest tylko po	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Nie jest to możliwe na etapie tworzenia Programu ochrony powietrza. Warto również nadmienić, iż dofinansowanie do zatrudnienia Ekodoradców jest możliwe do pozyskania z innych źródeł, m.in. unijnego funduszu ELENA (Ekodoradcy zatrudnieni dzięki niemu działają już na terenie tzw. obwarzanka krakowskiego). Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		stronie mieszkańca. Obowiązkiem gminy powinno być tylko wprowadzanie danych z dokumentu do bazy. Kontrole interwencyjne określone w ust. 6 są niewątpliwie bardzo ważne przy działaniach na rzecz ochrony powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia będzie trudne do realizacji. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu do co najmniej 2 dni roboczych oraz w przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja – aktualizację informacji o podjętych działaniach w ciągu 7 dni. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% badań próbek popiołu paleniskowego to stanowczo za dużo. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i należy ją wykonywać w ściśle uzasadnionych przypadkach - głównie w przypadku wątpliwości co do spalanego paliwa lub w przypadku odmowy przyjęcia mandatu przez mieszkańca wówczas wynik analizy stanowi dowód w postępowaniu. Określony w ust. 9 Programu obowiązek zapewnienia po stronie gminy odpowiednich programów osłonowych dla najuboższych jest przerzuceniem na gminę zadania administracji rządowej. Jeżeli gmina ma takie zadanie wykonywać postulujemy o konieczność zagwarantowania środków finansowych na ten cel. Pozytywnie odnosimy się do pomysłu przewidzianego w ust. 11 Programu, tj. koniecznością zagwarantowania stałej wartości procentowej z budżetu gminy do działań związanych z ochroną powietrza, lecz postulujemy o zmianę na zapis, że będzie to wartość stanowiąca 1% wpływu z podatków gminy i ekwiwalent ten będzie uzupełniony taką samą kwotą z budżetu Województwa Małopolskiego. Zwracamy także uwagę na nieprawidłowe w naszej ocenie odniesienie do kotłów na biomasę i kotłów węglowych. Uważamy, że nie należy wykluczać dofinansowań dla energii ze źródeł odnawialnych, w tym z biomasy oraz dla kotłów węglowych spełniających wymagania ekoprojektu.	powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*.
1388	**Osoba prywatna**	Witam, dlaczego Kraków chce zdelegalizować auta klasyczne i zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1389	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzkiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom	charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być	Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1390	**Osoba prywatna**	Propozycja jak najbardziej godna wprowadzenia. Jednak proszę o uwzględnienie w projekcie możliwości wjazdu dla aut zabytkowych. Dziękuję i trzymam kciuki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1391	**Osoba prywatna**	Przepis dotyczący samochodów z silnikiem Diesla jest zbyt rygorystyczny. Norma EURO 6 została wprowadzona w 2015 roku. Dopuszczenie do ruchu jedynie samochodów młodszych niż 5 lat jest absurdalne i niedostosowane do polskich realiów. Zmiany powinny być wprowadzane stopniowo. Ograniczenie ruchu powinno zacząć się od EURO 3 i stopniowo może być podnoszone co 4-5 lat.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[321] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[321] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1392	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów	informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1393	**Osoba prywatna**	1. Nadmierne ograniczenie prawa własności dla mieszkańców. Właściciel samochodu niespełniającego norm nie może z niego korzystać. Jest to sytuacja analogiczna do przypadku, gdy pojazd zostanie skradziony. Planują Państwo coś, co z punktu widzenia mieszkańca niepokojąco przypomina kradzież lub konfiskatę. 2. Nieuzasadnione ograniczenia. Nie jest pewne, czy ograniczenia przyniosą zauważalny skutek. Pojazdy mogą być eksploatowane poza terenem miasta - emitują zanieczyszczenia tylko podczas dojazdu/wyjazdu. Całkowity przebieg pojazdów, które mają być wykluczone, może być mały w porównaniu do innych, dozwolonych. Podobna sytuacja miała miejsca w Stuttgarcie - ograniczenia nie przyniosły efektu. 3. Nadmiernie duży obszar chroniony. Obszar IV obwodnicy jest w przeważającej części niezurbanizowany. Do pomysłu ochrony można wrócić w perspektywie ~20lat, jeżeli to się zmieni. Obszar III obwodnicy też nie jest w pełni zabudowany. 4. Wyłączenia dla mieszkańców, pojazdów specjalnych i pojazdów o małym przebiegu rocznym. Dostępność takich wyjątków jest krytycznie ważna. Planowany przepis zmusza do sprzedaży pojazdu i zakupu nowego, bo nie daje innej sensownej alternatywy dla użytokowania aktualnie posiadanego pojazdu, bez względu na jego realny wpływ na zanieczyszczenie środowiska.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Pojazdy specjalne to np. samochody terenowe, gdy nie są dostępne nowsze wersje spełniające wymaganą normę. Pojazdy o małym przebiegu rocznym dają minimalny wkład do zanieczyszczenia środowiska.	By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1394	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą.	2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1395	**Osoba prywatna**	Ograniczenia pojazdów z normami są jak najbardziej dobrym rozwiązaniem aczkolwiek : Po pierwsze na chwilę obecną powinny zostać wyeliminowane wszystkie pojazdy z drogi które nie spełniają swoich wartości podczas badań okresowych i zobaczyć jakie są poprawy Po drugie można by wprowadzić na początku większe opłaty ubezpieczenia od starszych pojazdów by je po mału z drogi eliminować Dopiero po tych wytycznych z dużym wyprzedzeniem wymieniać i żądać by w Krakowie jeździły pojazdy z lepszymi normami	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).
1396	**Gmina Łapsze Niżne**	Uwagi i wnioski Do projektu Programy ochrony powietrza dla województwa małopolskiego w 2020 roku W nawiązaniu do ogłoszenia konstultacji społecznych, dotyczących Programu cohrony powietrza dla województwa małopolskiego w 2020r., Gmina Łapsze Niżne przesyła uwagi i wnioski. 1. Podwyższenie normy emisyjnej cząstek stałych do 20 mg/dm^3 dla kotłów na biomasę od 1 stycznia 2023r. skutkować będzie z całą pewnością	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Data wniesienia ograniczeń dla finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m^3 została już zmieniona na 1 stycznia 2023 r. również na wniosek jednostek badawczych oraz przedsiębiorstw, które wskazywały na konieczność zapewnienia czasu na dostosowanie produkcji. Oznacza to, że ograniczenie to wejdzie w życie w roku, w którym zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Małopolski w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wzrostem cen takich urządzeń grzewczych. Współfinansownie projektów w ramach RPO WM związanych z wymianą kotłów przewidziane jest na lata 2014-2020. Gmina Łapsze Niżne nie dysponuje środkami finansowymi przeznaczonymi na finansowanie takich dziaań z własnego budżetu. Jedyną alternatywną jest program Czyste Powietrze, z którego mieszkańcy mogliby otrzymać wsparcie finansowe. W naszym przekonaniu, zaostrzenie norm emisyjnych, niezależnie czy kocioł biomasowy będzie zakupiony w ramach dofinansowania czy też ze środków własnych mieszkańca, spowoduje spadek zainteresowania, a więc efekt odwrotny do zamierzonego. 2. Ponownie zaznaczamy, iż należy uwzględnić warunki środowiskowe gminy, gdzie większość mieszkańców posiada wlasny las, z którego pozyskuje drewno na opał. Jest to główny powód dlaczego coraz częściej wybieranym rodzajem kotła jest kocioł na drewno kawałkowe. Warto zatem skupić się na umożliwieniu mieszkańcom województwa współfinansowania zakupu takich urządzeń w jak największym stopniu, a nie wprowadzać dodatkowych obostrzeń emisyjnych. 3. POP nakazuje wykonywanie kontroli w ciągu 3 dni roboczych od momentu zgłoszenia w aplikacji Ekointerwencja. Opierając się na doświadczeniach związanych z korzystaniem z aplikacji, wnioskujemy o wydłużenie tego okresu do min. 7 dnia od momenty wpływu zgłoszenia potgwierdzonego wiadomością mailową (maile ze zgłoszeniem nie zawsze docierają do gminy, a zgłoszenie widnieje już na mapie). Wpływające do urzędu informacje o naruszeniach, dotyczą głównie gospodarki odpadami, tj. tworzenia nielegalnych wysypisk lub skladowania odpadów niebezpiecznych. Możliwość weryfikacji zgłoszenia uzależniona jest od warunków atmosferycznych, które niejednokronie znacznie utrudniają kontrolę w terenie w miejscach znacznie oddalonych od zabudowy mieszkalnej, bez możliwości dojazdu. Ponadto, nie wszystkie zgłoszenia wymagają natychmiastwoej weryfikacji. 4. Dobrym rozwiązaniem byłoby wydłużenie terminu na przeprowadzenie konroli interwencyjnych z 1 do 3 dni roboczych. W przypadku wykrycia naruszenia, upoważnieni pracownicy zawsze podejmują kontrolę w terenie. Jednakże trzeba mieć na uwadze możliwości kadrowe i organizacyjne gminy. Przeprowadzenie kontroli w ciągu 1 dnia od zgłoszenia nie zawsze jest możliwe do zrealizowania. 5. Pobór popiołu z paleniska w przypadku 10% przeprowadzonych kontroli interwencyjnych nie ma uzasadnienia w praktyce. Zarówno w przypadku zgłoszeń dokonywanych w aplikacji Ekointerwencja, jak też pisemnie czy telefonicznie, do urzędu wpływają zgłoszenia, które po weryfikacji okazują się nieuzasadnione. Pracownicy wykonujący kontrolę interwencyjną w terenie, są w stanie ocenić, czy na terenie danej nieruchomości doszło do naruszenia uchwały antysmogowej. Narzucenie konieczności badania	województwie małopolskim wszystkie pozaklasowe urządzenia grzewcze powinny być wymienione. Największa liczba wymian w województwie powinna zostać zrealizowana do końca 2022 roku. Wymagania dla urządzeń na biomasę zostały przedefiniowane w kontekście dostępności urządzeń na rynku i prowadzonych badań nad nowymi urządzeniami. Zmieniony termin uwzględnia nową sytuację gospodarczą oraz konieczny postęp w produkcji nowych urządzeń na biomasę spełniających wskazane wymagania emisyjne. Warto podkreślić, iż już dotychczas w Programie Priorytetowym Czyste Powietrze zwraca się uwagę na wartość wskaźnika emisji cząstek stałych w przypadku dofinansowywania kotłów na biomasę, przyznając wyższe dofinansowanie (w odniesieniu zarówno do maksymalnej kwoty oraz % dofinansowania) dla kotłów spełniających wyższe wymagania emisyjne. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. 2. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ustalonej liczby próbek będzie skutkować niepotrzebnymi dodatkowymi kosztami dla gminy bez rzeczywistej poprawy jakości powietrza. Założenie, iż od 1 stycznia 2023r. liczba urządzeń niespełniających wymagań uchwały antysmogowej nie przekroczy 30%, a od 1 stycznia 2027r. 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych jest zadaniem niemożliwym do wykonania dla żadnej gminy. Gmina Łapsze Niżne od samego początku wprowadzenia uchwały antysmogowej prowadzi działania i dokłada wszelkich starań, aby w jak największym stopniu ograniczyć powstawanie niskiej emisji. Jednak wypełnienie zadań związanych z edukacją społeczeństwa w zakresie ochrony powietrza, kontrole budynków czy pomoc w pozyskaniu dotacji na wymianę źródla ciepla, nie oznaczają równoczesnej wymiany kotłów przez mieszkańców. Przyjęcie takiego zapisu oznaczałoby wymianę lub likwidację kotłów bezklasowych w ponad 1200 budynkach na terenie gminy. Cały czas prowadzone są działania informacyjne, mieszkańcy wiedzą o konieczności wymiany urządzeń grzewczych oraz o karach finansowych wynikających z łamania zapisów uchwały antysmogowej. Gmina nie ma możliwości prawnych do zmuszenia mieszkańców do wymiany nieefekjtywnego kotła, szczególnie w tak krótkim czasie. Wymiana nowego kotła jest sprawą indywidualną każdego mieszkańca, uzależnioną od wielu czynników, przede wszystkim finansowych. Gmina jako jednostka samorządu, nie może brać odpowiedzialności z działania mieszkańców w tym zakresie i być rozliczana z wykonania podanych wskaźników.	działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. 3 i 4 Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy nie tylko przeprowadzanie kontroli w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować nie tylko kontrole interwencyjne, ale również kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. **Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.** 5. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*.
1397	**Osoba prywatna**	Transport odpowiedzialny jest za znikomy procent zanieczyszczenia powietrza	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[322] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego

[322] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1398	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** **1.** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** **3.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej</u>**	momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		<u>analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u> **4.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** **5.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam	Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które <u>w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń</u>, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1399	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** **1.** **2.** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **3.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka.	znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. **4.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u>** **5.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania,**	ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które <u>w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń</u>, zobowiązuje Zarząd

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. **6.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej.	Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	
1400	**Osoba prywatna**	Po przeczytaniu proponowanej uchwały mam wrażenie , że to kolejny dokument pisany na kolanie Jestem mieszkańcem Krakowa na co dzień poruszającym się samochodem służbowo i prywatnie Posiadam auto 9 letnie z silnikiem diesla , (norma euro 5), niestety przy obecnej sytuacji na rynku nie stać mnie na wymianę samochodu na nowy, spełniający te normy. Propozycje zakazu wjazdu i poruszania się po mieście aut nie spełniających norm uważam za niedorzeczne. W podobnej sytuacji jak ja jest wielu mieszkańców miasta - więc co będziemy złomować sprawne pojazdy? kto pokryje straty? Nastepnie pytanie do autorów tych bredni: co mają zrobić właściciele zakładów rzemieślniczych i małych sklepów? Kupić auto na które ich nie stać?Czy zamknąć działalność i pójść na zieloną trawkę? Ulice położone bliżej centrum wyludniają się, firmy uciekają z miasta, sklepy i warsztaty zamykają się. Pozostaję tylko banki i urzędy , może o to chodzi? Sprawa dostaw spoza Krakowa to kolejny temat, już dziś słyszymy ze dostawa do Krakowa to koszmar . Autorzy uchwały chcą walczyć ze smongiem ale nie bardzo wiedza jak. Najłatwiej zrzucić wine na samochody i kierowców . Skutki tych działań widać na co dzień. Korki już się tworzą poza godzinami szczytu - dzięki pseudo inteligentnej organizacji ruchu. Mam wrażenie ze lobby rowerzystów chce wszystkich przesadzić na rowerki. Tylko niech pomyślą jak przewozić ma takie miasto funkcjonować. Można by oczywiście zakazać rejestracji aut nie spełniających wymienionych norm. - a z czasem starsze pojazdy się wykruszą.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1401	**Osoba prywatna**	W proponowanym kształcie programu nie ma informacji o pojazdach zabytkowych, i pojazdach spełniających kryteria pojazdów zabytkowych, ale nie zarejestrowanych jako zabytki. Czy oznacza to, że nie będę mógł już przyjeżdżać do Krakowa i poruszać się w tym mieście swoim autem?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1402	**Alarm Smogowy Brzeszcze**	Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie **Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła** - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski**.** Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. **Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań**. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan. W związku z tym, **po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski**, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. **Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie.** Apelujemy też do Zarządu Województwa Małopolskiego, by nie ulegał naciskom lobbystów, których celem jest troska o własny interes i utrzymanie dotychczasowego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		status quo. Sprzedawcy węgla, sprzedawcy kominków, promotorzy górnego spalania to branże, które przez lata przyczyniały się do fatalnego stanu powietrza w naszym województwie i które przedkładają prywatne interesy ponad zdrowie Małopolan. **Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza:** **- POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA":** Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. **Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów**. **- OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI:** Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? **Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin** – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. **- NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA:** Popieramy **wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych**. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022	- W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. **- KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW":** Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do **wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany**, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. **- OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG:** Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać **w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym**, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. **- JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ:** Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać **liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej**. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową.	- Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. **Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane**, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	
1403	**Osoba prywatna**	Dlaczego projekt chce wykluczyć klasyczne auta z ruchu po Krakowie? Które i tak większość czasu spędzają w garażu (a szczególnie w okresie zimowych, gdzie problem smogu jest największy)? Zaostrzenie norm dla diesli popieram obiema rękami a nawet nogą ☺ patrząc po tym jak dymią i zatruwają jeżdżąc po ulicach. Natomiast klasyczne auta benzynowe nie emitują tyle złego do atmosfery no często nie sprawne wiekowe diesle. Projekt do poprawki, nie możemy sobie od tak usuwać aut które dużo znaczyły dla obecnego świata z dróg.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1404	**Przedsiębiorca**	Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczpospolitej Polskiej w związku z art. 2 ustawy o petycjach, działając w interesie mieszkańców województwa małopolskiego, wnosi o wprowadzenie zmian do aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego (dalej: Program), w zakresie rygorystycznych rozwiązań dotyczących spalania węgla Tym samym postuluje się: • przeprowadzenie oraz upublicznienie rzetelnych badań i analiz w celu ustalenia optymalnych z punktu widzenia skutków społecznych i ekonomicznych działań na rzecz poprawy jakości powietrza w Małopolsce, • podejmowanie działań na rzecz poprawy jakości powietrza w sposób dający mieszkańcom i przedsiębiorcom Małopolski realną możliwość dostosowania się do nowych wymogów w odpowiednim horyzoncie czasowym i przy uwzględnieniu kosztów ekonomicznych oraz społecznych prowadzonych działań, a także ograniczeń infrastrukturalno-technicznych; • rezygnację z zakazu instalacji kotłów na węgiel już od 1 stycznia 2021 roku, nawet tych spełniających najwyższe standardy emisyjne (tzw. ekoprojekt); • zapewnienie i wsparcie w korzystaniu z działań osłonowych dla najbardziej zagrożonych ubóstwem energetycznym; • zagwarantowanie wsparcia finansowego nie tylko na etapie wymiany instalacji na przyjaźniejszą środowisku, ale także w trakcie jej eksploatacji z wykorzystaniem droższego paliwa (dopłaty do kosztów zakupu paliwa) wraz ze wskazaniem źródeł ich finansowania i jasnych kryteriów przydzielania; • prowadzenie na szeroką skalę działań edukacyjnych zarówno o szkodliwości spalania śmieci, jak i rozwiązaniach technicznych pozwalających na bardziej wydajne i bezpieczniejsze dla środowiska palenie węglem oraz intensyfikację prac nad tworzeniem tzw. eko-patroli. UZASADNIENIE	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W niniejszym Programie przedstawia się analizę ekonomiczną oraz społeczną wprowadzanych działań naprawczych. W Programie przeanalizowano 5 scenariuszy działań naprawczych, z których wytypowano wariant gwarantujący poprawę jakości powietrza przy najniższych kosztach i oddziaływaniu społecznym. Warto również podkreślić, iż głównym założeniem Programu jest wdrożenie tzw. uchwały antysmogowej dla Małopolski (Uchwała Nr XXXII/452/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 r. *w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa małopolskiego ograniczeń i zakazów w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw*). Ograniczenia i obowiązki wynikające z ww. uchwały zostały wprowadzone w roku 2017 – nie wynikają one z niniejszego projektu Programu. Co więcej, przyjęcie tzw. uchwały antysmogowej również zostało poprzedzone konsultacjami społecznymi. Obecne rozwiązania zaproponowane w projekcie odnoszące się do wykorzystania paliw i urządzeń grzewczych skupiają się na efektywnym wykorzystaniu dostępnych publicznych środków finansowych. W ramach działań ograniczających niską emisję i poprawiających efektywność energetyczną zaproponowano brak dofinansowania ze środków publicznych dla urządzeń zasilanych węglem od 1 stycznia 2022 roku oraz dofinansowanie ze środków publicznych urządzeń zasilanych biomasą jedynie, gdy zapewniają emisję cząstek stałych nie wyższą niż 20 mg/m^3 od 1 stycznia 2023 roku. Takie podejście pozwoli wykorzystać dostępne środki finansowe w sposób zapewniający ograniczenie emisji szkodliwych substancji w dłuższej perspektywie. Warto również podkreślić, iż zgodnie z art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* w przypadku braku osiągnięcia wymaganej poprawy jakości powietrza na danym obszarze objętym

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Na wstępie warto podkreślić, iż w pełni zrozumiała jest intencja stojąca za proponowanymi zmianami w obowiązującym Programie, tj. dalszą chęć poprawy jakości powietrza na terenie Małopolski, a przez to ochronę zdrowia i życia jej mieszkańców. Podmiot popiera deklarowane przez autorów Programu cele w postaci osiągnięcia na terenie województwa małopolskiego, w ciągu kilku najbliższych lat, poziomów stężeń pyłu PM 10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu i dwutlenku azotu, jakie przewidują polskie oraz unijne normy. Niemniej jednak zasadne jest stwierdzenie, że część zaproponowanych w aktualizacji Programu rozwiązań niesie ze sobą szereg zagrożeń o charakterze społecznym oraz ekonomicznym. Budzi poważne wątpliwości pytanie, czy nadgorliwość oraz nadmierna surowość proponowanych rozwiązań takich jak np. całkowity zakaz spalania węgla w kotłach instalowanych od 1 stycznia 2021 r., faktycznie pozwoli na osiągnięcie deklarowanych przez władze Małopolski celów. Podmiot stoi na stanowisku, iż wszelkie zmiany w obecnie obowiązującym Programie bezwzględnie powinny zostać poprzedzone stosowną, dogłębną analizą społeczno-ekonomiczną planowanych rozwiązań. Do dzisiaj jednak takich analiz nie przedstawiono i trudno rzetelnie ocenić podstawy, na których komentowana aktualizacja została przygotowana. Ponadto batalia o poprawę powietrza jakim oddychamy, nie może opierać się tylko i wyłącznie na zakazach oraz wykluczeniu określonych paliw z rynku. Nie można skazywać mieszkańców województwa, tak jak działających na jego terenie przedsiębiorców, na ponoszenie kosztów tak jednowymiarowo prowadzonej polityki prośrodowiskowej. W związku z tym poniżej przedstawione zostały zastrzeżenia i postulaty do rozwiązań przewidzianych w Programie. Ad. 1 Całkowity zakaz spalania węgla a problem ubóstwa energetycznego W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że węgiel kamienny, obok drewna, to najtańsze i obecnie najbardziej ekonomiczne paliwo służące do wytwarzania energii grzewczej. Z tego też względu wykorzystywane jest na masową skalę przez gospodarstwa domowe. Z tych samych powodów jest to także najpopularniejsze paliwo stosowane w małych oraz średnich przedsiębiorstwach. Podkreślić należy, że koszt wytworzenie takiej samej jednostki energii z węgla jest dwa razy mniejszy jeśli wziąć pod uwagę gaz ziemny i aż sześciokrotnie mniejszy w stosunku do energii elektrycznej. Należy podkreślić, że nieprzemyślane wprowadzenie zakazu stosowania urządzeń grzewczych zasilanych węglem może przynieść fatalne skutki. Z jednej strony przyczyni się do pogłębiania zjawiska ubóstwa energetycznego i narazi szeroką grupę mieszkańców na ryzyko braku możliwości zaspokojenia ich podstawowych	Programem ochrony powietrza, należy dokonać aktualizacji strategii ochrony powietrza i podjąć skuteczniejsze działania. Dodatkowo przygotowanie niniejszego Programu wynika ze zmian ustawowych, które zobowiązały zarządy województw do przygotowania programów gwarantujących osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych w jak najkrótszym czasie. Podejmowane działania muszą być także adekwatne do skali problemu i planowane na okres nie dłuższy niż 6 lat. Opisane zmiany prawne wynikają z kolei z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 22 lutego 2018 roku. TSUE w swoim wyroku wskazuje na uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego UE w zakresie jakości powietrza. Poziomy stężeń zanieczyszczeń są od lat przekraczane, a podejmowane działania są niewystarczające do osiągnięcia poprawy jakości powietrza. Regionami, w których przekroczenia te mają miejsce w największym stopniu jest województwo śląskie i małopolskie. W przypadku braku podjęcia odpowiednich kroków zmierzających do poprawy sytuacji, Polska może zostać obciążona znaczącymi karami pieniężnymi. Warto nadmienić, iż zgodnie z art. 68 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* każdy ma prawo do ochrony zdrowia, a władze publiczne są obowiązane do zwalczania chorób epidemicznych i zapobiegania negatywnym dla zdrowia skutkom degradacji środowiska. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Badania prowadzone od lat na całym świecie dowodzą istnienia związku między ekspozycją na zanieczyszczenia powietrza a występowaniem negatywnych efektów zdrowotnych. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci (w tym także w okresie życia płodowego), osoby cierpiące na choroby układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Narażenie na zanieczyszczenia powietrza wiąże się ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy niskich stężeniach zanieczyszczeń.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		potrzeb grzewczych. Problem ten dotknie przede wszystkim tereny wiejskie, już i tak borykające się dzisiaj z szeregiem innych problemów ekonomicznych i społecznych. Z drugiej strony zakaz taki odbije się na konkurencyjności małopolskich przedsiębiorców, w szczególności działających w takich sektorach gospodarki jak ogrodnictwo, rolnictwo, sadownictwo czy meblarstwo, które dzisiaj na szeroką skalę stosują węgiel. Te często tradycyjne branże, szeroko obecne w Małopolsce, będą musiały dźwigać koszty zastąpienia węgla innymi droższymi paliwami oraz kosztami utrzymania nowych instalacji. Bezsprzecznie utrudni im to skuteczne prowadzenie biznesu i zapewne skutkować będzie ograniczaniem zakresu prowadzonej działalności, podejmowanych inwestycji, a w najgorszym scenariuszu koniecznością likwidacji działalności i ograniczeniem zatrudnienia. Nie można także zapominać, że wprowadzenie zakazu instalowania nowych kotłów zasilanych węglem i konieczność stosowania droższych alternatywnych źródeł energii bezsprzecznie odbije się także na sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego oraz takich podmiotów i instytucji jak szkoły, szpitale, ośrodki pomocy społecznej, biblioteki. One również zmuszone będą do ponoszenia dodatkowych kosztów, które na ten moment są nieznane i trudne do realnego zabezpieczenia w budżetach tych jednostek. Zaproponowane przez autorów Programu rozwiązanie pomija chociażby takie kwestie praktyczne jak rozpoczęte już inwestycje w nowe instalacje grzewcze zasilane np. kotłem spełniającym standardy emisyjne tzw. ekoprojektu dla kotłów na paliwa stałe (rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1189 z dnia 28 kwietnia 2015 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla kotłów na paliwo stale nie dając odpowiedzi, jak należałoby postąpić w sytuacji oddania takiej instalacji do użycia już w 2021 roku. Mając zatem na uwadze koszty z jakimi dla przeciętnego użytkownika instalacji zasilanych paliwem stałym może wiązać się wprowadzenie przedstawionych propozycji aktualizacji Programu, w tym zwłaszcza wzrost wydatków na zakup paliwa czy konieczność wymiany pieca / kotła, celem ograniczenia zagrożenia pogłębiania się zjawiska tzw. ubóstwa energetycznego czy też utraty konkurencyjności małopolskich przedsiębiorców, koniecznym wydaje się zapewnienie przez samorząd odpowiedniego programu osłonowego. Brak efektywnego systemu wsparcia łagodzącego wpływ wdrażanych rozwiązań na sytuację ekonomiczną gospodarstw domowych i przedsiębiorców może skutkować poszukiwaniem alternatywnych, tańszych, ale bardziej szkodzących środowisku źródeł ciepła (np. śmieci).	Opiniujący w znaczącej części przedstawionej uwagi odnosi się do zakazu instalowania kotłów na węgiel od 2021 roku. **W Programie działanie to nie zostało wytypowane do wdrożenia.** Zakaz instalowania urządzeń zasilanych węglem analizowany był w ramach wariantu nr 4, nie został on jednak wskazany w Programie jako optymalny. Działania naprawcze, które nie zostały wytypowane do wdrożenia przedstawiono w rozdziale 16 Załącznika nr 2 do uchwały. Wśród nich jest przywoływany zakaz instalowania kotłów na węgiel od 2021 roku. W Programie nie pomija się problemu ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie, w tym programów osłonowych. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Istnieją zatem środki, dzięki którym niemal 100% kosztów inwestycyjnych do poniesienia przez mieszkańca może zostać sfinansowanych ze środków publicznych. Realizacja tego działania wymaga jednak zaangażowania po stronie samorządu gminnego. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. W Programie wprowadza się także działania mające na celu zwiększenie skuteczności egzekwowania zakazu spalania odpadów i pozostałości roślinnych. Do tego celu utworzona została już aplikacja Ekointerwencja, która pozwala na zgłaszanie naruszeń przepisów o

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ad. 2 Konieczność podjęcia działań alternatywnych Warto również zaznaczyć, że podejmowane przez województwo małopolskie działania mające na celu poprawę jakości powietrza nie powinny skupiać się jedynie na zakazach i ograniczeniach w stosowaniu określonych paliw czy urządzeń, ale powinny uwzględniać m.in. także konieczność lepszego egzekwowania zakazu spalania śmieci oraz budowanie świadomości szkodliwości takiego postępowania. Tak samo istotne jest też propagowanie wiedzy o właściwej technice palenia węglem Umiejętne palenie w piecu węglowym pozwala na ograniczenie ilości szkodliwych substancji emitowanych do atmosfery w jego trakcie i jest najprostszym z możliwych rozwiązań pozwalających na poprawę jakości powietrza. Autorzy Programu pomijają w sposób niezrozumiały również inne dostępne już na rynku rozwiązania techniczne ograniczające szkodliwość instalacji zasilanych węglem (chociażby elektrofiltry instalowane na kominach celem ograniczania emisji), których stosowanie na szerszą skalę także przyczyniłoby się do zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń. Ad. 3 Niespójność Programu z uchwałami antysmogowymi oraz regulacjami unijnymi Odnosząc się do parametrów emisyjności instalacji (kotłów i pieców), które będą oddawane do użycia począwszy od 1 stycznia 2021 r., zdaje się iż, nie ma przeciwskazań do dopuszczenia stosowania urządzeń spełniających standardy emisyjne ekoprojektu. Trzeba podkreślić, że przedstawione w aktualizacji Programu rozwiązania są niespójne z uchwałą antysmogową dla województwa małopolskiego oraz regulacjami unijnymi, które dopuszczają stosowanie i instalację kotłów spełniających takie wymogi. Ta rozbieżność jest zupełnie niezrozumiała, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że małopolska uchwała antysmogowa obowiązuje dopiero od połowy 2017 r., zaś czas który upłynął od jej wejścia w życie jest zbyt krótki, by zakładać, że przyjęte rozwiązania są nieefektywne w kontekście realizacji zakładanych przez nią celów. Ad. 4 Konieczność uwzględnienia realiów technicznych i stanu infrastruktury Ponadto stwierdzić należy, iż postulowany w aktualizacji Programu zakaz instalowania kotłów węglowych na terenie całej Małopolski już od 1 stycznia 2021 roku jest całkowicie oderwany od realiów technicznych oraz stanu infrastruktury. Nie ma bowiem możliwości, tak finansowych, jak organizacyjno-technicznych,	ochronie środowiska. W Programie zobowiązuje się gminy, które zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* są zobowiązane do podejmowania działań kontrolnych, do reagowania na zgłoszenia. W Programie wyznacza się czas reakcji oraz wskazuje na obowiązek poboru próbki popiołu w przypadku 10% kontroli interwencyjnych. Ponadto we wszystkich gminach wprowadzone zostaną wewnętrzne procedury kontroli oparte na wytycznych przygotowanych przez Urząd Marszałkowski. W Programie przewidziane zostało ponadto współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027 doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Odnosząc się do wniosku o podjęcie działań edukacyjnych w zakresie nauki eksploatacji urządzeń, Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu określonego w rozporządzeniu ws. ekoprojektu. Wobec tego głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają się przyczynić do wymiany kotłów. W Programie nie preferuje się wykorzystania gazu oraz urządzeń zasilanych gazem. Zwraca się bowiem uwagę na fakt, iż strategia poprawa jakości powietrza musi być wdrażana przy jednoczesnej dbałości o klimat. W działaniu 1 Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej pkt. 1 wskazuje się w obowiązkach wszystkich instytucji publicznych: „*Dodatkowo należy zapewnić*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		rozbudowania sieci gazowej czy ciepłowniczej w sposób pozwalający na tak szybkie przestawienie się na alternatywne do węgla źródła ciepła jak zakładają autorzy Programu. Jak pokazują doświadczenia z podłączaniem kolejnych budynków do sieci ciepłowniczej w Krakowie, nie jest to proste ani tanie rozwiązanie, tym bardziej trudno sobie wyobrazić, że będzie możliwe do szybkiego wprowadzenia w innych regionach Małopolski. Na terenach wiejskich będzie to praktycznie niemożliwe. Podobnie sytuacja ma się z siecią gazową. Równie nierealne z punktu widzenia procesu inwestycyjnego i ograniczeń technicznych jest masowe przestawienie się na energię słoneczną. Także energia elektryczna nie stanowi alternatywy, z jednej strony ze względu na wspominane już wysokie koszty, a z drugiej na niewydolność samej sieci elektroenergetycznej nieprzygotowanej na duży wzrost zapotrzebowania na energię. Autorzy aktualizacji Programu nie przedstawili żadnych danych, badań czy analiz pozwalających uznać, że ekonomicznie oraz techniczne możliwe jest zastąpienie kotłów węglowych urządzeniami zasilanymi alternatywnymi paliwami, zwłaszcza w tak krótkim okresie czasu jak został zaprezentowany (tj. niecały rok). Wydaje się, że zagadnienie to zostało opracowane z perspektywy doświadczeń Krakowa we wdrażaniu zapisów uchwały antysmogowej i uwzględnia realia techniczne oraz uwarunkowania dużego ośrodka miejskiego, których nie da się przełożyć na wiejskie, rolnicze i nisko zurbanizowane obszary Małopolski (które przeważają na terenie województwa). Ad. 5 Problem szkodliwości gazu ziemnego jako alternatywnego paliwa grzewczego Trzeba pamiętać, że preferowane przez autorów Programu jako alternatywne do węgla paliwo grzewcze jakim jest gaz ziemny jest również paliwem kopalnym. Z tego też względu także i on jest już dzisiaj traktowany jako szkodliwe źródło energii i zgodnie z trendami polityki środowiskowej UE w najbliższych latach powinien zostać wyeliminowany z szerokiego stosowania w miksie energetycznym. Władze Małopolski powinny wziąć tę okoliczność pod uwagę, żeby za kilka lat uniknąć sytuacji, w której kosztowne inwestycje w przestawienie się na opalanie gazem, nie okazało się bezcelowe. Niestety zaprezentowana aktualizacja Programu zdaje się całkowicie milczeć na ten temat. Na podstawie art. 4 ust. 3 u.o.p. podmiot wyraża zgodę na upublicznienie danych osobowych.	*preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O_2).*" Brak jest zatem podstaw do przedstawiania tezy, iż w Programie promuje się wykorzystanie gazu. Nie można jednak pomijać rozwoju sieci gazowych, które z pewnością wpłyną na strukturę wykorzystywanych urządzeń, dlatego też analiza w tym zakresie została ujęta w Programie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1405	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała	Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1406	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których	działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo	ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1407	**Osoba prywatna**	Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe,	ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które	oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1408	**Osoba prywatna**	Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej	Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o	nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1409	**Osoba prywatna**	Wyrzucenie samochodów nie spełniający owych norm euro, nie wpłynie korzystnie na środowisko, ani powietrze w Krakowie. Zlomujac mój pojazd będę zmuszony kupić nowy, co za tym idzie zanieczyścić planetę poprzez potrzebę produkcji nowego pojazdu. To jest błędne koło. Zdecydowanie jestem na nie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1410	**Osoba prywatna**	Zanieczyszczenia pochodzące ze spalin pojazdów, które otrzymały pozytywny wynik badania technicznego, nie mają znaczącego wpływu na jakość powietrza. Wiele badań jednoznacznie pokazuje, że starsze pojazdy (poniżej Euro 4) niewiele odstają od norm stawianych nowoczesnym konstrukcją. Problem smogu pojawia się w związku z lokalizacją miasta oraz stosowaniem w wielu gospodarstwach piecy kaflowych. Dotyczy to głównie rejonów dookoła mistata, w których zakaz używania tego rodzaju sysytemu ogrzewania nie został wprowadzony.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1411	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** **1.** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** **3.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy**	liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. **4.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** **5.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji	powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1412	**Osoba prywatna**	Mam pytanie dotyczące ustawy. Dlaczego w nie zostały ujęty samochody zabytkowe, zarejestrowane na tzw. żółtych tablicach? W jaki sposób właściciele mają użytkować takich samochodów w mieście? Z góry są narażeni na łamanie przepisów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1413	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie tak radykalnych zmian dot. transportu, tj. ograniczenie ruchu większości samochodów (Euro 5 to diesle wyprodukowane po 2011 roku, Euro 6 po 2014 roku) na tak dużym obszarze (de facto całego miasta) w sytuacji, kiedy transport zbiorowy wcale nie jest w stanie zapewnić równie szybkiej alternatywy oraz nie proponuje się większej liczby parkingów typu P+R na zewnątrz strefy znacznie obniży jakość życia w Krakowie. Nie mówiąc też o ograniczeniu wpływów do budżetu miasta z opłat strefy parkowania. Należałoby sprawdzić wiek samochodów zarejestrowanych w Krakowie wg. CEPiK i spełniane przez nie normy i na tej podstawie wprowadzać strefę czystego transportu stopniowo, ale świadomie ograniczając 20 czy 30% ruchu, np. w ścisłym centrum, zamiast ucinać, jak przypuszczam ok. 50-70% ruchu na prawie całym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		obszarze miasta, nie oferując odpowiednich alternatyw, ani wystarczającej ilości miejsc parkingowych na zewnątrz strefy czystego transportu. Przypomnę, że jest to ponad 700 tys. samochodów, nie licząc osób, dojeżdżających do pracy z okolicznych miejscowości. Warto też zawrzeć w przepisach wzmiankę o samochodach zabytkowych, bo w myśl obecnych, jazda samochodem zabytkowym zostanie właściwie zdelegalizowana w Krakowie, a przecież są to pojedyncze sztuki będące częścią historii, a nie setki tysięcy egzemplarzy.	EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu. Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).
1414	**Gmina Świątniki Górne**	W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020 ws. wydania opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, przedkładam poniższe uwagi. Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% to zadanie bardzo trudne, lub wręcz niemożliwe w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwy. Zakup energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co na pewno wpłynie na i tak już obciążony w związku z pandemią budżet gminy. Pozostałe proponowane rozwiązania także nie uwzględniają czasu jaki jest potrzebny do rozeznania możliwości pozyskiwania i dystrybucji energii z oze do budynków użyteczności publicznej. Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej dotyczącej tzw. Uchwały Antysmogowej, co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałe, także na chwilę obecną jest niemożliwa do realizacji w taki sposób, aby była przeprowadzona rzetelnie. Obecnie, w związku z brakiem obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli wiąże się ściśle z brakiem możliwości pozyskania rzetelnych danych w tym zakresie. Oczywiście mamy świadomość, jak ważna jest inwentaryzacja źródeł ogrzewania i podejmujemy ciągłe działania celem ich pozyskania, jednak obserwujemy, że pozyskiwanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stałe jest utrudnione. Jeśli pojawiłaby się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o przeprowadzonych modernizacjach – gmina	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		będzie posiadać pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. W obecnej chwili, wg zapisów mówiących że już od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarcie z informacją do tych budynków wiąże się z dotarciem z informacją do wszystkich punktów adresowych, z wyłączeniem tych, co do których posiadamy już dane na temat ogrzewania zgodnego ze wspomnianą Uchwałą. Należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwie największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe". Taki zapis pozwoli nam się z niego wywiązać na tyle rzetelnie na ile to możliwe. Kontrole interwencyjne i planowe są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, nawet w przypadku Gminy Świątniki Górne, która nie posiada Straży Miejskiej będzie trudne do realizacji. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu do co najmniej 2 dni roboczych oraz w przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja – aktualizację informacji o podjętych działaniach w ciągu 7 dni. Zwracamy także uwagę na nieprawidłowe, równe traktowanie kotłów na biomasę i kotłów węglowych. Kotły na biomasę należą do źródeł cieplnej pochodzącej z OZE i takie tez stanowisko przyjmują zapisy stosowane w Unii Europejskiej. Gaz natomiast, jest kopalnym źródłem energii. Różnice wynikają jedynie z różnego stosunku emisji pyłów i CO2. W przypadku energii z biomasy emisja CO2 równoważy się do zera, natomiast w przypadku kotłów z gazowych taka sytuacja występuje w odniesieniu do pyłów. W związku z tym, w naszej opinii nie należy wykluczać dofinansowań, a wręcz udzielać wsparcia dla energii ze źródeł odnawialnych, w tym z biomasy. Jako samorząd rozumiemy i popieramy potrzebę pilnych i zdecydowanych działań na rzecz poprawy jakości powietrza, proponujemy jednak rozważenie przez Zarząd Województwa Małopolskiego dodania analizy skutków finansowych dla budżetów gmin wprowadzenia proponowanych rozwiązań. Mając na uwadze, że tylko wspólne wzmożone działania na rzecz ochrony powietrza w województwie małopolskim mogą przynieść oczekiwany skutek, wyrażam nadzieję na uwzględnienie powyższych uwag.	Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Program nie wprowadza zakazu eksploatacji urządzeń na biomasę, wprowadza jedynie ograniczenia w finansowaniu ze środków publicznych określonych urządzeń, co nie kłóci się w żaden sposób z wprowadzeniem nowych warunków technicznych WT 2021, ani z polityką Unii Europejskiej. Działania podejmowane w województwie małopolskim wielokrotnie są wskazywane przez instytucje europejskie jako dobre praktyki, które wykorzystać mogą regiony o podobnym problemie, by chronić zdrowie swoich mieszkańców. Podejmowane działania muszą być adekwatne do skali problemu, jaki mają na celu rozwiązać. Przekroczenia norm jakości powietrza w Małopolsce są jednymi z najwyższych w całej Europie. W Programie promowane są urządzenia zasilane biomasą spełniające wyższe normy emisyjne, a także ogrzewacze pomieszczeń spełniające wymagania w zakresie sprawności i emisji zanieczyszczeń wynikającej ze spalania biomasy. Wykorzystanie biomasy w przeciwieństwie do pomp ciepła, fotowoltaiki czy kolektorów słonecznych wiąże się z emisją pyłów oraz benzo(a)pirenu. Program ochrony powietrza przygotowany został m.in. ze względu na przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. Niemożliwe jest zatem traktowanie źródeł na biomasę jako źródeł nieemitujących zanieczyszczeń, w szczególności w miejscu, w którym od lat stężenia pyłów i benzo(a)pirenu są jednymi z najwyższych w Europie. Biomasa stanowi odnawialne źródło energii, dlatego też planowane jest całkowite wycofanie się z finansowania źródeł na nieodnawialny węgiel, a w przypadku biomasy – odnawialnego źródła energii – finansowanie źródeł, które zapewniają niższą emisję pyłów.
1415	**Chełmecki Alarm Smogowy**	Apel o skuteczny Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski . Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan . W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie . Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego “kopciucha”. Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania “kopciuchów” z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu	- W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców, posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1416	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała	Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1417	**Osoba prywatna**	założenia uchwał bez skutecznego wsparcia dla mieszkańcóww przewidywanych terminach -jest niedopuszczalne ,rządowe programy nie są programami dostępnymi dla każdego-normalny przeciętny mieszkaniec ma wielkie problemy by przejść samodzielnie procedury rozliczenia dotacji -co oznacza dla niego dodatkowe koszty na firmę zewnętrzna ,która takie wnioski przygotowuje ;a urzędnicy nie są w stanie przy tak rozbudowanej procedurze zapewnić wsparcia i pomocy dla każdego mieszkańca	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”.
1418	**Osoba prywatna**	Jak najbardziej pomysł popieram, lecz istnieje jeden haczyk. Jak interpretować ma to użytkownik samochodu klasycznego? Rozumiem, że posiadając samochód z pewną nutą historii nie będzie się on mógł poruszać w obrębie Krakowa? Chcąć wykonać sesję z zdjęciową o tematyce "PRL w Nowej Hucie" z legednami motoryzacji będę musiał prosić o pozwolenie na wjazd? Samochody klasyczne tak rzadko pojawiają się na drogach użyteczności publiczne, że zapewne nie są w stanie nawet w marginalnym stopniu zanieczyszczyć powietrza. Zaś kiedy już się pojawią, to zawsze przyciągają sporą widownię.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1419	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała	Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1420	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których	działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo	ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1421	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie zakazu wjazdu dla samochodów wskazanych w zgłoszeniu nie wpłynie na polepszenie jakości powietrza (pokazują to badania które prowadzono w miastach z takim zakazem!!!) Wpłynie to negatywnie na mieszkańców i przedsiębiorców w Krakowie co uderzy w budżet miasta! Zanieczyszczenie powietrza jest spowodowane zabudową i okolicznymi gminami! Tam należy rozwiązać problem. Proszę o nie utrudnianie funkcjonowania mieszkańców miasta ☺	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[323] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.

[323] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie*, dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1422	**Osoba prywatna**	Czy po wprowadzeniu tych obostrzeń posiadanie klasyka na żółtych blachach będzie nielegalne na terenie Krakowa?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1423	**Osoba prywatna**	Jakość powietrza w województwie małopolskim pozostaje bardzo zła - nasz region należy do najbardziej zanieczyszczonych w całej Unii Europejskiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem są tzw. kopciuchy, czyli stare kotły na węgiel i drewno, w których często spalane są też śmieci, co wpływa na układ immunologiczny i powoduje częstsze choroby i przedwczesne zgony wśród mieszkańców Małopolski. 1. Na terenie województwa wciąż dymi 350 000 - 400 000 takich kotłów, a ich wymiana postępuje bardzo powoli. Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie nic, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań. Niestety uwagi złożone przez alarmy smogowe w poprzedniej turze konsultacji nie zostały w większości uwzględnione, mimo poparcia ponad 3 500 Małopolan. 2 W związku z tym, po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1 500 przedwczesnych zgonów rocznie. 3 Apelujemy też do Zarządu Województwa Małopolskiego, by nie ulegał naciskom lobbystów, których celem jest głównie troska o własny interes. Sprzedawcy węgla oraz inne grupy namawiające do zachowania obecnego status quo, którzy teraz domagają się rozluźnienia obowiązujących przepisów, przedkładają interesy prywatne ponad zdrowie Małopolan. Rolą Zarządu Województwa Małopolskiego jest dbanie o jakość powietrza w regionie i ochrona zdrowia jego mieszkańców.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dlatego ponawiamy nasz apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji.	- W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		- OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	- Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1424	**Osoba prywatna**	O ile jestem za prowadzeniem działań mających na celu zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń, ograniczenie ilości spalin trafiających do atmosfery, tak nie zauważyłem by w kwestii ograniczeń poruszania się pojazdów silnikowych, projekt przewidywał odstępstw od tych ograniczeń dla samochodów zabytkowych. Z racji charakteru ich użytkowania, te bowiem mają znikomy wpływ na całkowity poziom	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zanieczyszczeń powietrza w skali nie tylko sezonu, ale i roku. Oprócz tego, proszę dostosować przepisy dla posiadaczy jednośladów o napędzie spalinowym (skutery, motocykle). Dla wielu osób jest to główny sposób dojazdu do pracy (komunikacja miejsca nie dojeżdża wszędzie, albo trwa to znacznie dłużej, ze względu na korki i/lub konieczność przesiadek).	Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1425	**Urząd Gminy Lipnica Murowana**	Urząd Gminy w Lipnicy Murowanej przedstawia następujące uwagi i opinie do nowego Programu ochrony powietrza: 1. Przeprowadzenie kontroli kotłów w gospodarstwach domowych w bieżącym roku jest coraz trudniejsze ze względu na obecna sytuację związana z pandemią. Ze względu na zachowanie dystansu społecznego, nie mamy możliwości osobistego skontrolowania źródeł ogrzewania w indywidualnych budynkach. 2. Ze względów finansowych nie mamy także możliwości zatrudnienia ekodoradcy do obsługi programu Czyste Powietrze oraz utworzenia straży gminnej, która byłaby upoważniona do kontroli, a także nakładania mandatów. 3. Obecny stan gospodarczy w kraju nie daje realnych możliwości finansowych, aby można było wymienić wszystkie stare kotły na paliwa stałe na kotły spełniające wymagania ekoprojektu lub klasy 5. Bez otrzymania dofinansowania dla gminy nie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		będzie możliwości spełnienia tego zadania z powodów finansowych. 4. Z informacji przedstawionych przez mieszkańców Gminy Lipnica Murowana wynika, że wykazują oni chęć wymiany starych pieców węglowych w swoich indywidualnych gospodarstwach, jednak koszty wymiany kotła i modernizacja instalacji, a także w licznych przypadkach wykonanie wcześniej termomodernizacji budynku jest dużym obciążeniem finansowych dla właścicieli. 5. Sytuacja zagrożenia koronawirusem uniemożliwia dotychczasową pracę w terenie przez pracowników. W związku z powyższym nie jest osiągalne dla gminy zinwentaryzowanie ok. 70 % budynków do końca 2021 r, w tym 90 % do końca czerwca 2020 r. 6. Ponadto instalacja OZE w budynkach użyteczności publicznej niesie za sobą duże koszty inwestycyjne związane z modernizacją budynków i innymi kosztami. Zatem nie będzie możliwe, aby od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% zużywanej energii elektrycznej w tych budynkach pochodziło z OZE. 7. Nie ma też możliwości przeznaczenia co najmniej 1 % rocznych dochodów własnych gminy na działania zmierzające w kierunku poprawy jakości powietrza w gminie Lipnica Murowana. W związku z ogłoszonym stanem pandemii i złą sytuacja gospodarcza w kraju wpływy do budżetu gminy są znacznie mniejsze. 8. Cieszy nas fakt zaplanowanego wsparcia ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027. Gmina Lipnica Murowana popiera wszelkie działania zmierzające do poprawy jakości powietrza, jednak bez wsparcia finansowego, powyższe zadania nie będą mogły być realizowane przez naszą gminę.	*Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 2. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. W Programie wskazano ww. środki, gdyż do kompetencji Zarządu Województwa należy zarządzanie Regionalnym Programem Operacyjnym. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Niemożliwe jest zatem zobowiązanie WFOŚiGW bądź NFOŚiGW do uruchomienia dofinansowania do zatrudnienia Ekodoradców. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. **Termin zadania został przesunięty na 1 stycznia 2022 roku.** 3 i 4. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. 5. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			6. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 7. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych.
1426	**Osoba prywatna**	Dlaczego, Kraków chce zdelegalizować podjazdy klasyczne? Ustawa ta delegalizuje wszelkie pojazdy klasyczne! Proszę o przyjrzenie się tej sprawie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1427	**Osoba prywatna**	Uważam że wprowadzenie zapisów Programu w zakresie rozszerzenie strefy Euro w odniesieniu do wjazdu pojazdów o określonych normach czystości spalin do 2 i 4 obwodnicy Krakowa nie jest możliwe do wprowadzenia z uwagi na fakt nabycia pojazdów o normach Euro 4 i niższych przez obecnych właścicieli domów i mieszkań w rejonie tej strefy. Wprowadzenie ograniczeń już za 3 lata powoduje że część samochodów w posiadaniu osób prywatnych lub firm, w tym będących w leasingu lub kredycie okaże się nieprzydatne dla ich właścicieli.	**NIE UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu. Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1428	**Gmina Krościenko nad Dunajcem**	W związku z pismem znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 02.07.2020 r. dot. uwag i wniosków do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, Wójt Gminy Krościenko nad Dunajcem składa następujące wnioski: 1. interwencyjne i systemowe kontrole były przeprowadzane przez niezależne, zewnętrzne służby Wojewódzkiej Inspekcji Ochrony Środowiska. Proponuję, aby	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1 Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		gminy partycypowały w kosztach utrzymania służb Inspekcji, tak jak to ma obecnie miejsce w przypadku policji. Odpowiednią jednostką do przeprowadzenia takich kontroli jest Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie, mający oddziały zamiejscowe w Nowym Sączu i Tarnowie. To właśnie WIOŚ ma możliwości techniczne i prawne do prowadzenia takich kontroli, to właśnie tę instytucję należy wzmocnić i usprawnić jej działania. W naszej gminie, gdzie nie ma powołanej Straży Gminnej, pracownik może zostać nie wpuszczony do domu, a pilne kontrole w obecności policji, mogą stanowić problem techniczny; 2. przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła oraz instalacji OZE w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: • co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku, • co najmniej 90% budynków do końca 2022 roku. Obecnie w związku z wprowadzeniem stanu zagrożenia epidemiologicznego na terenie państwa z powodu wirusa SARS-COV-2, nie jesteśmy w stanie przewidzieć do kiedy taka sytuacja będzie miała miejsce. Proponujemy aby 50% budynków na terenie gminy zostało zinwentaryzowanych do końca 2022 roku, natomiast 90% do końca 2023. Mieszkaniec nie ma obowiązku udzielania informacji, a tym bardziej wpuszczenia do domu. Dużym ułatwieniem była by regulacja prawna nakładająca na mieszkańca obowiązek zgłoszenia rodzaju źródła ciepła oraz instalacji OZE bądź też udostępnienia nieruchomości w celu dokonania inwentaryzacji; 3. zapewnienie pełnego finansowania zewnętrznego na realizację zadań przez gminy, polegających na: – utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze; – zatrudnieniu do 1 stycznia 2022 roku i utrzymaniu stanowiska Ekodoradcy; – przeprowadzeniu inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy co najmniej 40% budynków do końca 2021 roku, co najmniej 80% budynków do 30 czerwca 2022 roku; – prowadzeniu kontroli interwencyjnych i systemowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska (m.in. poprzez aplikację Ekointerwencja) i ustaleniu minimalnych limitów kontroli; – przygotowaniu do 30 czerwca 2021 roku analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie i w ślad za tym programu osłonowego w postaci dopłat z budżetów gmin do wyższych kosztów ogrzewania oraz realizacja programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji;	zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 2. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		– przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza; 4. Analiza skali ubóstwa energetycznego, potrzeb w zakresie termomodernizacji i wymiany ogrzewania u tych osób oraz wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym i rekomendowane wprowadzenie programów osłonowych dla najuboższych. Problemu tego nie rozwiążą proponowane działania w ramach programu ochrony powietrza wymienione poniżej: Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym: – Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania. – Rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. W przypadku pkt. 9 ppkt 1 nasuwają się nie tylko wątpliwości prawne, co do możliwości zastosowania takiego programu przez gminy, ale też rodzi się pytanie o możliwości finansowe gmin. To nowe, bardzo kosztowne zadanie, na które nie stać naszej gminy; 5. Zapewnienie przez jednostki samorządu wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej z OZE. Od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% zużywanej przez nie energii elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE. Inwestycje takie generują najwyższe koszty. Natomiast efekt ekologiczny tych rozwiązań jest wciąż mocno wątpliwy. Przed umieszczeniem tej propozycji w POP należy przeprowadzić pogłębioną analizę wpływu sprawności tych systemów na osiągnięcie efektu ekologicznego i ekonomicznego. Analiza pozwoli odpowiedzieć na pytanie, czy nie lepiej te środki przeznaczyć na działania, które w większym stopniu ograniczą niską emisję. Od 2025 roku co najmniej 50%, a od 2030 roku 100% zużywanej przez nie energii elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE – Gmina wyraża zgodę na takie rozwiązania tylko i wyłącznie przy dofinansowaniu 100% ze środków RPO oraz ze środków budżetu państwa – zagwarantowane środki dla wszystkich gmin; 6. rekomendacja przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na finansowanie: realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji programów rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza;	3. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Nie jest to możliwe na etapie tworzenia Programu ochrony powietrza. Warto również nadmienić, iż dofinansowanie do zatrudnienia Ekodoradców jest możliwe do pozyskania z innych źródeł, m.in. unijnego funduszu ELENA (Ekodoradcy zatrudnieni dzięki niemu działają już na terenie tzw. obwarzanka krakowskiego). Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został już wydłużony z uwzględnieniem aktualnej sytuacji epidemicznej. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Gmina Krościenko nad Dunajcem w obecnej sytuacji finansowej nie jest w stanie przeznaczyć 1% wydatków budżetu. W ostatnich latach ustawodawca zwiększa zakres i ilość zadań którą realizują gminy, jednocześnie ogranicza się przyznane im środki finansowe; 7. w zakresie wyznaczenia przez gminę potencjalnych miejsc budowy farm wiatrowych, farm fotowoltaicznych czy małych elektrowni, to w pierwszej kolejności należy dokonać modyfikacji obowiązującego prawa, ponieważ w ramach obecnych uregulowań tych inwestycji praktycznie nie można realizować. Nie do przekroczenia barierą dla Gminy są zapisy wynikające z zadań ochronnych planów NATURA 2000. Dodatkowo nasza gmina znajduje się w otulinie Pienińskiego Parku Narodowego, Popradzkiego Parku Krajobrazowego oraz Południowomałopolskim Obszarze Chronionego Krajobrazu co dodatkowo utrudnia w/w inwestycje. Zakładane zwiększenie udziału współfinansowania powyższych działań przez samorządy, zwłaszcza w obecnym czasie trwającej pandemii koronawirusa w bezpośredni sposób wpłynie negatywnie na kondycję finansową gminy. Jedyną możliwością wywiązania się z powyższych obowiązków jest zapewnienie gminom pełnego finansowania nałożonych zadań.	zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 5. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 6. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych.
1429	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków nie uwzględnia samochodów klasycznych w tym programie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1430	**Osoba prywatna**	Podczas pandemii spowodowanej przez COVI-D aut na ulicach było o 50% mniej, a smog w Krakowie nie spadł wogole, utrzymywał się przed pandemią i w jej trakcie na tym samym poziomie. Proszę zająć się wszystkimi miejscowościami w obrębie Krakowa gdzie spalane są śmieci, malowane drewno, czy poprostu węgiel a nie pojazdami które mają sprawny katalizator i przechodzą bez problemowo badania okresowe w stacjach kontroli pojazdów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[324]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60%

[324] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1431	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie	stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.	3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. Podsumowanie Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	(*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1432	**Osoba prywatna**	Posiadam samochód zakupiony, jako nowy w salonie w Krakowie. Jest to Turbo Diesel z 2010 r. przeglądy wykonuje nawet częściej niż wynika to z instrukcji. Auto jest używane w 80.procentach poza miastem. Ponieważ mieszkam koło Rynku , jeżdżę też po mieście. Auto nigdy nie zawiodło i zawsze przechodzi przegląd techniczny. Kupując je , zakładałem, że będę się nim poruszał już zawsze i nie będę zmieniać. Czy w związku z projktowanymi ograniczeniami, auto zostanie mi skonfiskowane i czy otrzymam adekwatną rekompensatę na zakup np.auta elektrycznego ? Jak projektodawcy podchodzą do rzeszy posiadaczy aut z normami poniżej Euro 6 i czy ich własność zostanie ograniczona? Czy tabor MPK również zostanie wymieniony ? Jeśli jest taka konieczność czyli eliminacja starszych aut to czy w ślad za tym pójdzie wsparcie dla posiadaczy takich pojazdów?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[325] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19%

[325] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie.
1433	**Gmina Szerzyny**	Dotyczy: konsultacje ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do pisma z dn.02.07.2020 r. Znak SR-V.721.2.12.2020 ws. wyrażenia opinii na temat Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem) Gmina Szerzyny przedkłada poniższe uwagi. W sprawie utworzenia od 1 stycznia 2021 r. stanowiska obsługi Rządowego Programu Priorytetowego Czyste Powietrze w porozumieniu z WFOŚiGW w Krakowie, uważamy że jest to działanie wykraczające poza kompetencje gminy. Środki w ramach wspomnianego programu rozdzielane są na poziomie centralnym bez udziału gmin, od dłuższego czasu były wprowadzane usprawnienia mające na celu ułatwienie wnioskodawcom staranie się o środki. Pojawiła się nowe wersja programu, która jest bardziej przejrzysta i mieszkańcy po zapoznaniu się a wymaganą dokumentacja nie powinni mieć już problem z wnioskowaniem o środki. Gmina Szerzyny nie zaaprobuje obowiązku przystąpienia do porozumienia z WFOŚiGW oraz utworzenia punktu obsługi PPCZ.P. Bez wsparcia finansowego z zewnątrz. Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem trudnym, wręcz niemożliwym w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie, a proponowany tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwy. Zakup energii z poświadczeniem	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym:

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co wpłynie negatywnie na obciążony po pandemii budżet gminy. Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej tzw. Uchwały Antysmogowej, co najmniej raz w roku do każdego punku adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałe, także na chwilę obecną jest niemożliwa do realizacji w taki sposób aby była przeprowadzona rzetelnie. Obecnie, w związku z brakiem obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli wiąże się ściśle z brakiem możliwości pozyskania rzetelnych danych w tym zakresie. Oczywiście mamy świadomość, jak ważna jest inwentaryzacja źródeł ogrzewania i podejmujemy ciągłe działania celem ich pozyskania, jednak obserwujemy, że pozyskanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stale jest utrudnione. Jeżeli pojawi się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o przeprowadzonych modernizacjach gmina będzie posiadać niemalże pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. W obecnej chwili, wg zapisów mówiących że już od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarciem z informacją do wszystkich punktów adresowych, z wyłączeniem tych, co do których posiadamy już takie dane zgodne z wspomnianą Uchwałą. Należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwie największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałe". Kontrole interwencyjne i planowane są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, w przypadku Gminy Szerzyny, która nie posiada Straży miejskiej zadanie jest całkowicie nie do wykonania. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu do co najmniej o 5 dni roboczych oraz w przypadku zgłoszeń przez aplikację Ekointerwencja – aktualizację informacji o podjętych działaniach w ciągu 7 dni. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% próbek popiołu paleniskowego jest także zbędne i kosztowne dla gminy. Badanie odpadów paleniskowych należy wykonywać głównie w przypadku niepewności co do spalania paliwa lub w przypadku nieprzyjęcia mandatu przez osobę, która ewidentnie popełniła wykroczenie- wynik analizy stanowi wtedy dowód w postępowaniu. Liczymy na ścisłą współpracę w ramach wdrażania Programu Ochrony Powietrza ze wszystkim, którym zależy na poprawie jakości powietrza. Mamy świadomość, że wspólne działania mogą przynieść wymierny efekt w poprawie jakości powietrza	„*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.**
1434	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyczne pojazdy?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1435	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1436	**Osoba prywatna**	APEL O SKUTECZNY PROGRAM OCHRONY POWIETRZA DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO Wobec wysokiego poziomu zanieczyszczenia powietrza, stanowiącego realne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców Małopolski – szczególnie dzieci - w interesie publicznym leży, aby organy administracji publicznej podejmowały wszelkie dostępne działania w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostało przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Apeluję też do Zarządu Województwa Małopolskiego • O usunięcie haniebnego z zaproponowanego obecnie zapisu, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych co w rzeczywistości oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. • by nie ulegał naciskom lobbystów, których celem jest troska o własny interes i utrzymanie dotychczasowego status quo. Sprzedawcy węgla, sprzedawcy kominków, promotorzy górnego spalania to branże, które przez lata przyczyniały się do fatalnego stanu powietrza w naszym województwie i które przedkładają prywatne interesy ponad zdrowie Małopolan. **Do tej pory większość małopolskich gmin nie robiła praktycznie NIC, aby poprawić jakość powietrza. Program ochrony powietrza to ostatnia szansa, aby to zmienić i zachęcić bądź zmusić gminy do bardziej stanowczych działań m.in** • **Ochrona przed trucicielami** - możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku podejrzenia spalania odpadów lub zabronionych paliw – max. czas kontroli od zgłoszenia 2 godziny • Wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych • Wprowadzenie przepisów, które zobowiążą gminy do pomocy mieszkańcom w wymianie “kopciuchów”. Przepisy powinny definiować jasne cele i pozwolić na kontrolę postępów. • Prowadzenie przez Gminy kampanii społecznych nakłaniających do wymiany “kopciuchów” • ograniczenia dla stosowania kominków w czasie epizodów smogowych **UZASADNIENIE** Małopolska jest jednym z najbardziej zanieczyszczonych regionów w Europie, dlatego władze województwa małopolskiego powinny jasno i wyraźnie dawać przykład pozytywnych zmian oraz wytyczać kierunek działań w celu poprawy jakości powietrza. Mając na celu ochronę zdrowia i życia mieszkańców Małopolski przyjęcie i wdrożenie skutecznego Programu Ochrony Powietrza jest działaniem nie tyle odważnym co ze wszech miar słusznym i prawidłowym. Pokazuje to przykład Krakowa, gdzie w następstwie ambitnych działań nastąpiła znaczna poprawa jakości powietrza.	realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z OZE. Obowiązek dotyczy budynków, w których planowana jest indywidualna instalacja cieplna o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższej niż 0,8. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Sytuacja jakości powietrza w Kotlinie Oświęcimskiej, z którą mamy obecnie do czynienia jest **dramatyczna**. Normy jakości powietrza przekraczane są regularnie o kilkaset procent. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w Brzeszczach oraz na terenie powiatu Oświęcimskiego jest niska emisja pochodząca ze spalania węgla i innych paliw stałych w przestarzałych piecach typu „kopciuch", które nie spełniają żadnych norm emisji spalin. Negatywny wpływ na jakość powietrza ma również niekorzystne położenie Oświęcimia oraz okolicznych miejscowości w Kotlinie Oświęcimskiej. Według oficjalnych danych ze stacji pomiarowej WIOŚ usytuowanej w 2017 roku na terenie Powiatu Oświęcimskiego w Brzeszczach stężenie rakotwórczego i mutagennego Benzo(a)pirenu w powietrzu w miesiącu styczniu wyniosło 97,42 ng/m3 przekroczenie stukrotne (norma to: 1 ng/m3!!!). Poziom dopuszczalny przez Światową Organizację Zdrowia to 0,12ng/m3 (zmierzony poziom przekroczony tysiąckrotnie). Jest to wynik rekordowy, bowiem w żadnym innym mieście nie zanotowano aż tak wysokich poziomów. Średnioroczny wynik 22,7ng/m3 Benzo(a)pirenu oznacza, iż oddychanie takim powietrzem równa się wypaleniu – również przez dzieci 28 papierosów dziennie. W skali roku daje to ilość 10. 231 sztuk! Stan ten można określić jako stan katastrofy ekologicznej. Podczas epizodów smogowych w ostatnich miesiącach na terenie Gminy Oświęcim notowano przekroczenia powyżej 2000% normy dla pyłu PM2.5. Ostatni raport z 2019 roku opublikowany przez Europejską Agencję Środowiska o stanie powietrza na kontynencie pokazuje, ze dla Kotliny Oświęcimskiej brakuje skali.	programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. W Programie wprowadzono obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku przy założeniu wykorzystania do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Zapis ten nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza.
1437	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zlikwidować możliwość poruszania się klasycznymi autami?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1438	**Osoba prywatna**	chciałam się odnieść do akcji strefa czystego transportu negatywnie. Mieszkam dzielnica Dębniki i uważam, że wprowadzenie w/w strefy ograniczy mi swobodne poruszanie się po Krakowie. Rozumiem wprowadzenie tej strefy w centrum Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[326] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1439	**Osoba prywatna**	Wpływ na czystość powietrze w okresie marca i początku pandemi, gdzie ruch samochodowy był minimalny miały tylko i wyłącznie piece z okolicznych domów. Samochody jeśli są w pełni sprawne spełniają polskie normy i nie można zakazywać poruszania się starszymi pojazdami niż jakieś normy emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie . W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie

[326] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1441	**Osoba prywatna**	Mam wrażenie iż osoby piszące program nie zdają sobie sprawy z odpowiedzialności za przedstawione treści , ponieważ zawierają one wiele nieścisłości i pomyłek. Stosowanie biomasy do spalania w piecach służących do ogrzewania budynków mieszkalnych jest archaiczne i niedorzeczne. Pominięcie informacji na temat gazu LPG powszechnie stosowanego do pojazdów samochodowych również uważam za ignorancję . CNG owszem jest b.dobrym gazem ,ale nie można zapominać o fakcie, że stacji dysponujących tym gazem w Polsce jest tylko 26. Dlatego nie rozumiem jak można stosować w tekście normy dla samochodów uwzględniające tylko ten gaz .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania podejmowane w województwie małopolskim wielokrotnie są wskazywane przez instytucje europejskie jako dobre praktyki, które wykorzystać mogą regiony o podobnym problemie, by chronić zdrowie swoich mieszkańców. Podejmowane działania muszą być adekwatne do skali problemu, jaki mają na celu rozwiązać. Przekroczenia norm jakości powietrza w Małopolsce są jednymi z najwyższych w całej Europie. W Programie promowane są urządzenia zasilane biomasą spełniające wyższe normy emisyjne, a także ogrzewacze pomieszczeń spełniające wymagania w zakresie sprawności i emisji zanieczyszczeń wynikającej ze spalania biomasy. Wykorzystanie biomasy w przeciwieństwie do pomp ciepła, fotowoltaiki czy kolektorów słonecznych wiąże się z emisją pyłów oraz benzo(a)pirenu. Program ochrony powietrza przygotowany został m.in. ze względu na przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. Niemożliwe jest zatem traktowanie źródeł na biomasę jako źródeł nieemitujących zanieczyszczeń, w szczególności w miejscu, w którym od lat stężenia pyłów i benzo(a)pirenu są jednymi z najwyższych w Europie. Biomasa stanowi odnawialne źródło energii, dlatego też planowane jest całkowite wycofanie się z finansowania źródeł na nieodnawialny węgiel, a w przypadku biomasy – odnawialnego źródła energii – finansowanie źródeł, które zapewniają niższą emisję pyłów.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1442	**Urząd Miejski w Nowym Wiśniczu**	Zestawienie uwag do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin 1. Utworzenie od 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie. Wnosi się o zapewnienie środków przez WFOŚiGW na zatrudnienie pracownika do obsługi Programu Czyste Powietrze w ramach podpisanego porozumienia. 2. Zatrudnienie od 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. Należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys. – co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50tys. – co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku gmin o liczbie powyżej 500 tys. – co najmniej 6 Ekodoradców. Wnosi się, o zmianę tego zapisu w taki sposób, aby zatrudnienie i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy nie było obowiązkiem, ale możliwością. W przypadku uchwalenia obowiązku zatrudnienia, wnosi się o zagwarantowanie środków finansowych na ten cel. 3. Przy finansowaniu ze środków publicznych instalacji grzewczych na paliwa stałe o mocy 1MW, instytucje publiczne zobowiązane są zapewnić: - finansowanie od 1 stycznia 2020 r. wyłączenie dla instalacji zasilanych biomasą, - finansowanie od 1 stycznia 2023 roku wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą o emisji cząstek stałych do 20 mg/m^3 (przy 10% O_2) Wnosi się o zmianę tego zapisu, w taki sposób aby została dopuszczona możliwość finansowania instalacji na ekogroszek. Zapis ten jest sprzeczny z programem rządowym Czyste Powietrze, gdzie jest dopuszczona możliwość montowania piecy na ekogorszek klasy 5 Ekodesign. Wprowadzony zapis pozbawia ludzi możliwości wyboru pieca na paliwo stałe, korzystając z dofinansowania. 4. Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że o 22 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych (…) Wnosi się o zmianę tego zapisu, tj. o wydłużenie terminów zobowiązania do zakupu energii pochodzącej z OZE a przede wszystkim do obniżenia wielkości procentu zakupów w podanych latach. Gminy nie są w stanie zrealizować tego zapisu w 100%. Należy zwrócić uwagę, że część budynków użyteczności publicznych, to budynki budowane np. w 60 latach. Koszt wykonania instalacji OZE może przewyższyć wartość budynku. Ponadto, często takie budynki użytkowane są tylko dwa/trzy razy do roku (np. świetlice wiejskie). W budynkach tych są niskie rachunki za	efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Program ochrony powietrza nie może zobowiązywać ww. jednostek do dofinansowania utworzenia punktów. 2. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		energię elektryczną. Dlatego też, wnosi się o doprecyzowanie tego zapisu w taki sposób, aby wyłączyć z tego zapisu budynki które nie są w pełni wykorzystywane publicznie. Wnosi się również o zapewnienie zewnętrznych środków finansowych na ten cel. 5. Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: a) Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenie naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia (…) Wnosi się, aby kontrole interwencyjne wykonywane były w ciągu 48 godzin od momentu zgłoszenia. Gminy nie pełnią gotowości działania jak np. policja ani też nie pracują 24h/dobę. Podjęcie interwencji powinno się odbyć do 48 godzin od momentu zgłoszenia i taki zapis powinien zostać zamieszczony w POP. Wydłużenie wykonania kontroli interwencyjnej, zgłaszane było wielokrotnie podczas konsultacji. 6. Prowadzenie przez straż gminna lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: a) Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć: - 20 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys., - 40 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. A 20 tys.(…) Wnosi się o zmianę zapisu dot. Ilości zleconych kontroli planowych w latach 2021-2023 w gminach o liczbie mieszkańców między 10 a 25 tys. Gminy nie posiadające straży gminnej nie będą w stanie przeprowadzić w ciągu roku 200 kontroli planowych ze względu na braki kadrowe. Dodatkowo, gminy zobowiązane są do przeprowadzania na bieżąco kontroli interwencyjnych na zgłoszenie lub zgłoszonych przez aplikację „Ekointerwencja". W związku z czym, gminy nie będą w stanie sprostać temu obowiązkowi. 7. Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski (…) Wnosi się o wydłużenie terminu sporządzenia analizy ubóstwa energetycznego w gminie zgodnie z wytycznymi Urzędu Marszałkowskiego. Podyktowane jest to brakami kadrowymi oraz dużą ilością zadań zleconych do wykonania wynikających z Programu ochrony powietrza. Ponadto, ze względu na obecną sytuację spowodowaną epidemią koronawirusa, trudno określić czy będzie możliwość sporządzenia takiej analizy, z możliwością przygotowania bazy danych osób i dotarcia do każdej z tych osób, aby móc rzetelnie określić potrzeby inwestycyjne w zakresie wymiany źródeł ciepła. 8. Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym (…)	warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Termin zadania został przesunięty na 1 stycznia 2022 roku. 3. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. 4. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: *„Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wnosi się o zmianę zapisu, poprzez dodanie słowa „Zaleca się wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym (..)". W przypadku pozostawienia tego zapisu, wnosi się o zagwarantowanie gminie środków finansowych na ten cel. Gmina nie posiada własnych środków na uruchomienie programu osłonowego. 9. Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: - od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy - od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy Wnosi się o usunięcie tego zapisu bądź jego zmianę, gdyż Gmina nie ma możliwości prawnych wymuszenia na mieszkańcach wymiany piecy, tak aby osiągnąć procent wymiany, założony w Programie ochrony powietrza. 10. Działania krótkoterminowe. Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań uchwały antysmogowej w co najmniej 5 budynkach dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys., w co najmniej 10 budynkach dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys. oraz co najmniej 20 budynkach dziennie w pozostałych gminach Wnosi się o zmianę tego zapisu, odnosząc się do gmin, które nie posiadają straży gminnej. Proponuje się rozważyć możliwość przejęcia obowiązku prowadzenia kontroli prewencyjnych przez policję.	• *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 5. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 6. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. 7. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 8. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 9. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 10. Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.
1443	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki (auta zabytkowe)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1444	**Osoba prywatna**	Uważam, iż program ten będzie ograniczeniem swobody przemieszczania się ze względu na posiadanie ponieważ wykluczy ludzi średnio i mało zarabiających a zostanie tylko dla bogatych (dyskryminacja, segregacja ludzi). W uchwale nie ma nic o samochodach zasilanych LPG a samochód Euro 3 z LPG potrafi emitować 20% mniej CO2 i ponad 60% mniej tlenków azotu niż benzynowe Euro 4. Poza tym zamiast wyrzucać z miasta stare samochody lepiej przypilnować by były sprawne (czy posiadają katalizatory i sprawne układy wtryskowe).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Niniejsze działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie , podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1445	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** **1.** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** **3.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u>** **4.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy	mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** **5.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach.	*spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1446	**Urząd Gminy Bobowa**	Odpowiadając na pismo z dnia 02.07.2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020 dotyczące konsultacji projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego* – Burmistrz Bobowej popiera wszystkie zadania zmierzające do poprawy jakości powietrza zawarte w przedmiotowym projekcie uchwały. Jednakże przeprowadzenie inwentaryzacji budynków do końca 2020 roku na poziomie 70 % oraz do 30 czerwca 2022 roku na poziomie 90 % będzie bardzo trudne do zrealizowania, zwłaszcza w obecnej sytuacji epidemiologicznej. Dodatkowo informuję, że ilość urządzeń grzewczych które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej eksploatowanych po 1 stycznia 2023 w stosunku do wszystkich urządzeń jest trudna do przewidzenia, a ty, samym brak jest możliwości zapewnienia ich procentowego udziału. Dołożę jednak wszelkich starań, aby ilość kotłów niespełniających wymagań uchwały była jak najmniejsza, działania takie są podjęte i będą w dalszej przyszłości podejmowane.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.
1447	**Osoba prywatna**	Ruch samochodowy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1.Organizacja ruchu pojazdów – oczywiste jest, że najwięcej zanieczyszczeń powstaje w wyniku zmiany prędkości (czy zmiana będzie powolna czy szybka nie wiele to zmienia). Przy przyspieszaniu samochód wydala więcej spalin (w miastach szczególnie wskazane jest wprawienie samochodu jak najszybciej ruch – inaczej powstaną korki), a przy hamowaniu wytwarzany jest pył z klocków hamulcowych, który stanowi kurz (pewnie ten pył jest też szkodliwy dla organizmów żywych). Miasta powinny za wszelką cenę walczyć z zaburzeniami płynności ruchu. Proszę o rezygnowanie ze świateł sygnalizacji świetlnej gdzie to tylko możliwe, wprowadzając ronda dużych rozmiarów, a gdzie to nie jest możliwe wprowadzić efekt zielonej fali, tak żeby samochód raz wprawiony w ruch nie musiał się za często zatrzymywać. Sztuczne hamowanie ruchu jest szczególnie uporczywe w nocy, ruch pieszych jest wtedy znikomy, zatem bezpieczeństwo nie jest w żaden sposób poprawiane, a tworzy się niepotrzebny hałas przy przyśpieszaniach/zatrzymaniach i jak wcześniej nadmieniałem wyraźnie więcej spalin + dodatkowa frustracja kierowców, która może zaburzać ich skupienie, bo muszą walczyć z infrastrukturą drogową. 2.Tworzenie strefy prędkości do 30km/h nie ma sensu w większości przypadków, takie strefy powinny być tylko i wyłącznie na osiedlach. Przykłady z innych miast sugerują że tworzy to niepotrzebne korki a zatem i zanieczyszczenia. 3.Likwidacja progów zwalniających, ponieważ emitują dużo hałasu i zanieczyszczeń, ponieważ przed progiem trzeba dohamować i przyspieszyć za. Dodatkowo są bardzo niebezpieczne dla ruchu rowerowego. Zamiast tego wprowadzać strefy ruchu odcinkowo tam gdzie takie progi były wymagane. 4.Wprowadzenie zakazu wjazdu w obszar miejski pojazdów emitujących wysoki hałas. Miasta nie są zanieczyszczone tylko pyłami, ale również hałasem – cierpią na tym i mieszkańcy i przyroda. Rozwiązaniem byłoby wprowadzenie limitu hałasu I bezwzględny zakaz wjazdu takich pojazdów, dotyczy szczególnie niektórych motocykli. 5.Samo bezmyślne sztuczne ograniczenie ruchu jest rozwiązaniem bezsensownym, ponieważ spowoduje wyludnienie takich stref jak i zapaść usług w takich obszarach, klienci przeniosą się w inne miejsca, np. ulica Długa, Kalwaryjska, mieszkańcy miasta z numerami rejestracyjnymi z miasta np. Kraków to KR, powinni mieć preferencyjne stawki parkowania w strefach płatnych w centrum i całkowite zwolnienie z opłat w strefach poza centrum. Działanie takie zapobiegnie wyludnianiu się stref płatnych jak i usług, a miasto będzie dalej czerpać zyski ze strefy płatnego parkowania z samochodów przyjezdnych. W strefach powinno budować się parkingi podziemne na tych samych zasadach opłat co w pomyśle powyżej, póki Polska jest w Unii Europejskiej na takie działania można by dostać dofinansowanie. 6.Na terenie całego województwa (najlepiej i ogólnoposko) powinien być zakaz poruszania się pojazdami emitującymi wysokie zanieczyszczenie, dotyczy szczególnie diesli z wyciętym (lub	W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu. Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta. Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. Większość z zaproponowanych rozwiązań należy do kompetencji Gminy Miejskiej Kraków, która jest organizatorem ruchu. W Programie ochrony powietrza określa się wskazane istotne kwestie w kierunkach działań, jednak szczegóły i sposób ich realizacji pozostają w gestii Miasta Krakowa. Są to w szczególności, wymienione wyżej, kwestie związane z infrastrukturą drogową, płynnością ruchu, sygnalizacją świetlną czy sposobem jej sterowania. Do kompetencji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa należy również decydowanie o stawkach opłat za parkowanie czy transport zbiorowy. Działanie transportowe zostało jednak uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. W odniesieniu do stref Tempo-30 warto zaznaczyć, iż doświadczenia miast europejskich (przede wszystkim w Niemczech dokonuje się wyraźnego rozszerzenia stref Tempo-30) wskazują, iż ograniczenia prędkości do 30 km/h mogą korzystnie wpłynąć zarówno na jakość powietrza, jak i płynność ruchu. Zwiększają również bezpieczeństwo na drodze. Wielokrotnie natężenie ruchu w mieście jest bardzo wysokie, co nie pozwala na jazdę z prędkością np. 50 km/h bez konieczności wielokrotnego hamowania i zwalniania. Wskazanie jednolitej – niższej dopuszczalnej prędkości może w ten sposób zwiększyć płynność jazdy. Przedmiotowy Program nie reguluje kwestii związanych z hałasem. Problem hałasu podejmowany jest w programach ochrony środowiska przed hałasem. Program ochrony powietrza wprowadza działania, których celem jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Wielokrotnie ograniczenie hałasu może być dodatkowym pozytywnym aspektem, jednak samo nie stanowi celu Programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		niesprawnym) filtrem cząstek stałych. Rozwiązaniem jest:- wprowadzenie wysokich kar dla właścicieli samochodów z wyciętymi filtrami cząstek stałych równowartości samochodu lub połowy wartości - wprowadzenie kar dla stacji diagnostycznych za przepuszczanie takich pojazdów, większość takich samochodów przechodzi przegląd okresowy! 7.Na terenach miejskich powinien być bezwzględny zakaz wjazdu samochodów diesli z normą emisji poniżej EURO6, oraz samochodów benzynowych z normą emisji poniżej EURO3, zakaz powinien być wprowadzony w trybie natychmiastowych dla rejestracji z poza miasta, i z zachowaniem okresu przejściowego np. 1 rok dla mieszkańców miasta (auta zarejestrowane w mieście). Nie przestrzeganie tego zakazu powinno skutkować odholowaniem samochodu na koszt właściciela + mandat, z którego mogłoby się finansować poprawę infrastruktury drogowej lub zieleni miejskiej. 8.Auta wyjątkowe i zabytkowe powinny być wyłączone z zakazu wjazdu. Nie każde zarejestrowane jako zabytkowe powinno być zwolnione z tego zakazu. Można by wprowadzić limit pozwoleń na poszczególne modele samochodów zabytkowych w skali kraju a prawem do wjazdu. Warunek zabytkowości w Polsce to 25lat wieku samochodu, w przypadku działań w ramach ochrony jakości powietrza to za mało, np. Volksvagen Golf II nie jest tak samo wyjątkowy jak Ford Mustang z lat 80. Zabranianie wszystkich samochodów jest szkodliwe kulturalnie, a powinno wyeliminować się tylko te pospolite. <u>Ruch rowerowy:</u> 1.Proszę wprowadzenie zakazu wykładania ścieżek rowerowych kostką brukową, nie jest to ani tańsze ani wygodniejsze, często rowerzyści zmuszeni są do korzystania wbrew przepisom z infrastruktury “samochodowej” , ponieważ po ścieżce nie da się jechać z zadowalającymi prędkościami. Dodatkowo proszę o zaprzestanie przerywania ścieżki rowerowej o dobrej nawierzchni wyjazdami z posesji, które są wykonane z kostki brukowej (przykład ścieżka rowerowa w okolicach Płaszowa Kraków). 2.Faktem staje się coraz większy ruch rowerowy, zatem najlepszym rozwiązaniem było by czerpać pomysły z krajów wysoko rozwiniętych jeśli chodzi o taki sposób transportu, np. Holandia. Często tam nie buduje się osobnych ścieżek rowerowych współdzielonych z chodnikiem, ale zamiast tego wydziela się linią kawałek jezdni samochodowej, jest to i tańsze i bezpieczniejsze, bo rower porusza się dużo szybciej niż pieszy, a kierowca jest bardziej świadomy bo rowerzysta byłby również pełnoprawnym uczestnikiem ruchu. Obecność takiej linii poza obszarem miejskim również zapewniłaby większe bezpieczeństwo, nowe drogi mogłyby projektowane z uwzględnieniem takiego minimalnego miejsca – rowerzyści nie tamowali by	Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). W odniesieniu do pkt. 8 w Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Przedstawione propozycje związane z ruchem rowerowym należy kierować do Prezydenta i Rady Miasta Krakowa, gdyż są to kwestie zbyt szczegółowe od określenia w Programie – działania takie są analizowane i podejmowane na szczeblu lokalnym, na poziomie Programu wskazuje się w tym zakresie ogólne kierunki działań, których sposób realizacji określany jest na poziomie gminy. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ruchu, być może w większości przypadków obecna szerokość jezdni pozwalałaby na naniesienie takiego miejsca. 3.Powinno się stawiać na przesuwanie ruchu rowerowego bliżej ruchu samochodowego aniżeli ruchu pieszego, tzn. Nie budowaniu ścieżek rowerowych łączonych z chodnikami, ale łączonymi z jezdnią (przynajmniej w miejscach o wolniejszym ruchu samochodowym, w miejscach o zwiększonej prędkości ścieżka powinna być poza jezdnią w miastach). 4.Propozycja zmiany prawa (zmiana legislacyjna) wymagane odstępu przy wymijaniu roweru przez samochód, obecnie jest to 1m, propozycja zmiany na 2m. <u>Ruch pieszy:</u> 1.Likwidacja przejść dla pieszych przez więcej niż dwa pasy w jedną stronę – dobrym przykładem są Niemcy gdzie tam statystyki pokazują, że ginie mniej ludzi, ale nie dlatego, że kierowcy lepiej jeżdżą bo to nie jest prawda, ale tylko dlatego że tam eliminuje się takie punkty gdzie pieszy musi pokonać więcej niż dwa pasy jezdni w jedną stronę. Takie przejścia powinny być podziemne lub naziemne, lub gdzie to nie jest możliwe sterowane sygnalizacją świetlą. Również u Niemców te przyjścia są lepiej oznakowane. 2.Propozycja zmian prawnych na obszarze ustawodawczej (ogólnokrajowa)– wzorem np. Wielkiej Brytanii powinno znieść się penalizację “przejścia pieszego na czerwonym”. Pieszy na własną odpowiedzialność po szczególnym upewnieniu się o bezpieczeństwie przejścia powinien mieć taką możliwość. Benefitem takiego rozwiązania jest nie wymuszanie zmiany sygnalizacji świetlnej, dzięki czemu nie jest sztucznie tamowany ruch samochodowy, a co za tym idzie nie ma zmian prędkości i nie powstaje tyle zanieczyszczeń (spalinowych jak i pyłów).	prawa miejscowego). Niemożliwe jest również wobec tego wyznaczenie strefy zaproponowanej w pkt. 7. Strefa miałaby zostać utworzona na obszarze Krakowa, gdyż jedynie na jego obszarze przekraczane są normy wyznaczone dla dwutlenku azotu. **Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**
1448	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** **1.** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji**	na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. **3.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u>** **4.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** **5.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w	Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które <u>w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń</u>, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1449	**Osoba prywatna**	Od lat małopolskie gminy specjalizują się w działaniach pozorowanych w zakresie ochrony powietrza. Włodarze i urzędnicy w bezpośrednich rozmowach z mieszkańcami jasno komunikują, iż obowiązująca uchwała antysmogowa to "martwe prawo", którym nie mają ochoty się zajmować. Proszę, aby aktualizacja Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski zamieniła to prawo w sprawny instrument, który sprawi, że po 31.12.2022 będziemy mogli w końcu odetchnąć czystszym powietrzem, że smród palonych odpadów, wędzonego węgla i drewna z przestarzałych kopciuchów przestanie zatykać moim dzieciom dech w piersiach, że będzie	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		można nie licząc na wiatr po prostu wyjść na spacer. Dziś, pomimo trwającego upalnego okresu letniego codziennie na naszych osiedlach mieszkaniowych czuć smród spalenizny. Niestety zaproponowane rozwiązania w aktualizowanym POPie dają kolejne argumenty do nic nie robienia leniwym gminom i pozwalają wygodnie przetrwać samorządowcom do kolejnego okresu wyborczego. Mamy dość trucia, liczymy na realne działania teraz!	
1450	**Urząd Gminy Jabłonka**	Dotyczy: uwagi do nowego projektu „Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego". Wójt Gminy Jabłonka w ramach konsultacji pragnie wyrazić swoje stanowisko odnośnie części zapisów zawartych w projekcie nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego: Załącznik nr 1 str.41 pkt.1 Przy finansowaniu ze środków publicznych instalacji grzewczych na paliwa stałe o mocy do 1 MW, instytucje publiczne zobowiązane są zapewnić: • Finansowanie od 1 stycznia 2022 roku wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą, • Finansowanie od 1 stycznia 2023 roku wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą o emisji cząstek stałych do 20 mg/m^3 (przy 10% O_2), • Stosowanie zbiorników buforowych jako obowiązkowe w przypadku kotłów z ręcznym podawaniem paliwa (kotły zgazowujące) oraz zalecane w przypadku kotłów z automatycznym podawaniem paliwa. Minimalna pojemność zbiorników buforowych powinna być zgodna z dokumentacją techniczną kotła. Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m3 (przy 10% 02). **Proponuje się powyższy zapis zmienić na:** Przy finansowaniu ze środków publicznych instalacji grzewczych na paliwa stałe o mocy do I MW, instytucje publiczne zobowiązane są zapewnić: • finansowanie od I stycznia 2030 roku wyłącznie dla instalacji o emisji cząstek stałych do 20 mg/m3 (przy 02), • stosowanie zbiorników buforowych jako obowiązkowe w przypadku kotłów z ręcznym podawaniem paliwa (kotły zgazowujące) oraz zalecane w przypadku kotłów z automatycznym podawaniem paliwa. Minimalna pojemność zbiorników buforowych powinna być zgodna z dokumentacją techniczną kotła.	**UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO** 1. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. Data wprowadzenia ograniczeń dla finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji powyżej 20 mg/m^3 została już zmieniona na 1 stycznia 2023 r. również na wniosek jednostek badawczych oraz przedsiębiorstw, które wskazywały na konieczność zapewnienia czasu na dostosowanie produkcji. Oznacza to, że ograniczenie to wejdzie w życie w roku, w którym zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Małopolski w województwie małopolskim wszystkie pozaklasowe urządzenia grzewcze powinny być wymienione. Największa liczba wymian w województwie powinna zostać zrealizowana do końca 2022 roku. Wymagania dla urządzeń na biomasę zostały przedefiniowane w kontekście dostępności urządzeń na rynku i prowadzonych badań nad nowymi urządzeniami. Zmieniony termin uwzględnia nową sytuację gospodarczą oraz konieczny postęp w produkcji nowych urządzeń na biomasę spełniających wskazane wymagania emisyjne. Warto podkreślić, iż już dotychczas w Programie Priorytetowym Czyste Powietrze zwraca się uwagę na wartość wskaźnika emisji cząstek stałych w przypadku dofinansowywania kotłów na biomasę, przyznając wyższe dofinansowanie (w odniesieniu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m^3 (przy 10% O_2). Zgodnie z informacjami zawartymi w Ekspertyzie Business Technology Roadmaps BTR dotyczącej przygotowania i wdrażania studiów wykonalności inwestycji badawczo-rozwojowych i innowacyjnych (ang. Business Technology Roadmaps — BTR) dla branży producentów urządzeń grzewczych do 2030 roku, jednym z działań w ramach tego programu jest wdrożenie do produkcji kotłów, dla których emisja pyłów dla biomasy drzewnej będzie wynosić mniej niż 25 mg/m^3 spalin, a dla biomasy niedrzewnej poniżej 40 mg/m^3 (w odniesieniu do suchych spalin w temp. OOC, 1013 mbar przy 02—10%). Biorąc pod uwagę, że projekty badawcze mogą trwać kilka lat, proponujemy przesunięcie terminu obowiązywania nowego limitu emisji zanieczyszczeń na styczeń 2030 rok. W zakazie należy doprecyzować, czy ma być uwzględniona emisja sezonowa (jako średnia ważona dla emisji przy mocy nominalnej i minimalnej), czy też emisja pyłu przy pracy kotła z mocą nominalną. Załącznik nr I str. 41 pkt. 2 Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. **Proponuje się powyższy zapis zmienić na:** Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2027 roku co najmniej 50%, a od 2030 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Powyższa propozycja uzasadniona jest faktem, że samorządy znalazły się w bardzo trudnej sytuacji finansowej (utrzymanie oświaty, spadek dochodów z powodu pandemii, itp.) i nie sprostają takiemu wyzwaniu. Załącznik nr 1 str. 42 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin pkt. 2 Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys. — co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. — co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku gminy o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. — co najmniej 6 Ekodoradców.	zarówno do maksymalnej kwoty oraz % dofinansowania) dla kotłów spełniających wyższe wymagania emisyjne. 2. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 3. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Przewidywane wsparcie do kosztów zatrudnienia Ekodoradców ze środków RPO na lata 2021-2027. W programie wsparcie do zatrudnienia Ekodoradców ze środków RPO na lata 2021-2027 powinno być zagwarantowane dla każdej gminy w takiej samej wysokości dodatkowo należy podać minimalne wsparcie do kosztów zatrudnienia Ekodoradców aby samorząd mógł zabezpieczyć odpowiednie środki w budżecie. Wnioskuje się o min. 70 % wsparcia kwoty brutto na czas zatrudnienia. Załącznik nr I str. 43 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin pkt. 3 Prowadzenie w gminach objętych uchwałą antysmogową dla Małopolski, akcji informacyjnej o wymaganiach tejże uchwały oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów. Od 2021 roku gmina zobowiązana jest dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe (dotyczy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych). **Proponuje się powyższy zapis zmienić na:** Prowadzenie w gminach objętych uchwałą antysmogową dla Małopolski, akcji informacyjnej o wymaganiach tejże uchwały oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów. Aby dotrzeć od 2021 roku z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stale (dotyczy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych) należy mieć przeprowadzoną inwentaryzacje. Inwentaryzację według rekomendacji programu (90 % budynków na terenie gminy) należy przeprowadzać do 30.06.2022 roku. W związku z powyższym jeżeli taki zapis miałby się znaleźć w programie to powinien on zostać opóźniony o co najmniej 1 rok. Jeżeli gmina miałaby być zobowiązana dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego należy doprecyzować to dokładnie w jaki sposób. Załącznik nr 1 str. 43 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin pkt. 6 Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza. a. Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu I dnia roboczego od zgłoszenia. b. W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli. c. W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska.	zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Termin zadania został przesunięty na 1 stycznia 2022 roku. 4. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu przeprowadzenia pełnej inwentaryzacji informacja może być przekazywana do wszystkich mieszkańców. 5. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono również czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		d. Kontrole interwencyjne powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków. Zapisy określone w pkt C należy doprecyzować o: Czy pracownik przeprowadzający kontrolę i pobierający próbki popiołu ma być odpowiednio przeszkolony? Czy ma posiada uprawnienia poświadczone odpowiednimi dokumentami, że dana próbka została prawidłowo pobrana? Jaki ma być zakres analiz fizyko-chemicznych próbki? Czy badanie musi wykonywać akredytowane laboratorium? Jakie należy podjąć środki BHP i ppoż aby zabezpieczyć osoby kontrolujące? Załącznik nr 1 str. 43 i 44 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin pkt. 7 Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: a. Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć: • 20 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys., • 40 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., • 80 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys, • 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. b. Kontrole planowe w 2021 i 2022 roku powinny corocznie objąć: • 60 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 0's., • 100 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., • 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., • 500 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. c. Kontrole planowe od 2023 roku powinny corocznie objąć: • 120 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys., • 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., • 400 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., • 1000 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. d. w Krakowie kontrole planowe powinny corocznie objąć wszystkie budynki, w których nadal eksploatowane są indywidualne paleniska na paliwa stałe z uwagi na obowiązującą na jego terenie tzw. uchwałę antysmogową dla Krakowa. e. Kontrole planowe powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków.	roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy nie tylko przeprowadzanie kontroli w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować nie tylko kontrole interwencyjne, ale również kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Warto również nadmienić, iż liczba kontroli planowych została zmniejszona z uwzględnieniem sytuacji epidemicznej w kraju. Wytyczne w zakresie przeprowadzania kontroli zostały przedstawione podczas szkoleń zorganizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Wszystkie przedstawione podczas nich kwestie, zbieżne z przedstawionymi pytaniami, zostały poruszone w *Poradniku przeprowadzania kontroli palenisk domowych*, który został przekazany wszystkim gminom oraz dostępny jest pod adresem: https://powietrze.malopolska.pl/aktualnosci/poradnik-i-film-instruktazowy-dotyczacy-przeprowadzania-kontroli/ 6. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		f. Gminy powinny przygotować wewnętrzną procedurę przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów do 30 września 2021 roku. Liczba kontroli w małych gminach do 20 tyś. mieszkańców w 2020 roku ograniczyć do 0, w 2021 i 2022 do 20 budynków natomiast w kolejnych do 50 kontrolowanych budynków. Załącznik nr I str. 44 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin pkt. 8 Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: • Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog. • Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w za-kresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby. **Powyższy zapis zmienić na:** Przygotowanie do 31 grudnia 2022 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: • Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog. • Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby. Aby przygotować analizę ubóstwa energetycznego w gminie należy mieć Przeprowadzoną inwentaryzację źródeł ogrzewania na terenie całej gminy. Inwentaryzację według Państwa rekomendacji (90 % budynków na terenie gminy) należy przeprowadzać do 30.06.2022 roku. Do tego czasu należy doliczyć analizę Obszernej bazy danych. W związku z powyższym termin 31.12.2022 roku jest uzasadniony. Ponadto w programie należy podać definicję ubóstwa energetycznego. Zapisy ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. 2020 r. poz. 412) nie określają tego. Czy zapisy art. Ild powyższej ustawy należ traktować jako definicję ubóstwa energetycznego? Jeżeli tak to czy wszystkie punkty w/w artykułu musza być spełnione, czy tylko wybrane? Jakie? Jak praktycznie wójt ma przygotować bazę danych o osobach które spełniają Wymagania programu Stop smog? Skąd ma czerpać informację o dochodach mieszkańców czy o zasobach majątkowych beneficjenta? Załącznik nr I str. 44 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin pkt. 9 Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym:	Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. Wyższe koszty ogrzewania oznaczają zwiększenie kosztów ogrzewania względem kosztów ponoszonych przed wymianą źródła ogrzewania. 7. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 8. To gmina jest w posiadaniu niezbędnych danych kontaktowych przedsiębiorców w ramach Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, dlatego też działanie to wskazano do realizacji gminom. Ponadto Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego może zapewnić gminom pomoc w opracowaniu informacji kierowanej do przedsiębiorców. Do momentu braku informacji, w których przedsiębiorstwach eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe, możliwe jest przekazywanie informacji wszystkim przedsiębiorcom. *9.* Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania. • Rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. W Programie należy podać co należy rozumieć pod pojęciem „wyższe koszy ogrzewania". Aktualna sytuacja finansowa samorządów jest bardzo trudna (utrzymanie oświaty, spadek dochodów z powodu pandemii, itp.). Udział w programie STOP SMOG czy dopłata do wyższych kosztów ogrzewania wiąże się z ogromnymi kosztami, które samorząd nie jest w stanie udźwignąć. Załącznik nr 1 str. 45 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin pkt. 12 Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. Wójt Gminy wnosi o całkowite wykreślenie tego punktu, ponieważ powyższe wytyczne są nierealne do zrealizowania w tak krótkim czasie. Załącznik nr I str. 56 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin pkt. 1 Prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą na terenie gminy, który eksploatuje instalację spalania paliw stałych. Jeżeli gmina miałaby być zobowiązana dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego należy doprecyzować to dokładnie w jaki sposób. Załącznik nr I str. 61-62 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast (I stopień zagrożenia) Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań uchwały antysmogowej	Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych*. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*". Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek wskazanymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Załącznik nr I str. 62 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast (II stopień zagrożenia) Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. uchwały antysmogowej w wymiarze co najmniej 5 kontroli dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys., co najmniej 10 kontroli dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys. oraz co najmniej 20 kontroli dziennie w pozostałych gminach. Załącznik nr I str. 63 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast (III stopień zagrożenia) Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań uchwały antysmogowej w co naj-mniej 5 budynkach dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys., w co najmniej 10 budynkach dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców między 20, a 50 tys. oraz co najmniej 20 budynkach dziennie w pozostałych gminach. W małych gminach do 20 tyś. mieszkańców z przyczyn personalnych i ekonomicznych wnioskuje się o całkowite zrezygnowanie z kontroli prewencyjnych (są już kontrole planowane i interwencyjne). Przeprowadzenie większych ilości kontroli wiąże się z zatrudnieniem dodatkowych osób a to wiąże się z kosztami oraz wygospodarowaniem przestrzeni dla nowych pracowników. Podsumowanie: Wójt Gminy Jabłonka rozumie, że powietrze jest naszym wspólnym dobrem i musimy o nie zadbać, dla nas i dla kolejnych pokoleń jednakże zaproponowane w programie propozycje są nie realne. Przede wszystkim koszty, które są niezbędne do zrealizowania zaproponowanych zadań daleko wykraczają poza możliwości samorządu gminnego. Propozycje te należy rozciągnąć w czasie w perspektywie kilkudziesięciu lat (20-30 lat) a nie 3 lat. Kryzys spowodowany koronawirusem znacząco uszczuplił dochody gmin ponadto fundusze przekazane przez rząd także zostały ograniczone. Należy uwzględnić rzeczywiste możliwości finansowe jak i techniczne zarówno samorządu gminnego jak i mieszkańców przy opracowaniu tego dokumentu. Specyficzny klimat naszej Gminy powoduje, że przymrozki pojawiają się początkiem września a kończą w połowie czerwca (10 miesięcy) w związku z tym sezon grzewczy trwa znacznie dłużej niż w pozostałych rejonach małopolski czy kraju. W sezonie zimowym zdarzają się długotrwale mrozy w przedziałach minus 20^0C — minus 30^0C a nawet niższe temperatury (8 stycznia 2017 roku minus 37,1^{o}c).	Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1451	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** **1.** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza	stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** **3.** W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u>** **4.** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą.	Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. **5.** Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne.	5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	
1452	**Osoba prywatna**	Proszę o przyjrzenie się sprawie delegalizacji pojazdów klasycznych w Krakowie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1453	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione	Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste	podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1454	**Osoba prywatna**	Tak dla czystego powietrza dla mieszkańców Małopolski! To jest kwestia cywilizacyjna. Przez ponad pół roku mieszkańcy są truci.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1455	**Osoba prywatna**	Przez prowadzona przez mnie działalność nie jestem w stanie ze sprzętem nie wjechać do Krakowa a tym bardziej poruszać się z nim komunikacja miejska. Mam tez starszych rodziców którzy potrzebują opieki i dowożenia ich do lekarza	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1456	**Osoba prywatna**	Auta klasyczne powinny być z tego wyjęte! Podczas pandemii ilość aut na drogach była dużo mniejsza , a smog nadal był!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[327]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu

[327] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1457	**Osoba prywatna**	Od lat małopolskie gminy specjalizują się w działaniach pozorowanych w zakresie ochrony powietrza. Włodarze i urzędnicy w bezpośrednich rozmowach z mieszkańcami jasno komunikują, iż obowiązująca uchwała antysmogowa to "martwe prawo", którym nie mają ochoty się zajmować. Proszę, aby aktualizacja Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski zamieniła to prawo w sprawny instrument, który sprawi, że po 31.12.2022 będziemy mogli w końcu odetchnąć czyst(sz)ym powietrzem, że smród palonych odpadów, wędzonego węgla i drewna z przestarzałych kopciuchów przestanie zatykać moim dzieciom dech w piersiach, że będzie można, nie licząc na wiatr, po prostu wyjść na spacer. Dziś, pomimo trwającego upalnego okresu letniego codziennie na naszych osiedlach mieszkaniowych czuć smród spalenizny. Niestety zaproponowane rozwiązania w aktualizowanym POPie dają kolejne argumenty do nic nie robienia leniwym gminom i pozwalają wygodnie przetrwać samorządowcom do kolejnego okresu wyborczego. Mamy dość trucia, liczymy na realne działania teraz!	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1458	**Osoba prywatna**	Z jakiego powodu w zapisie programu nie zostały ujęte wyjątkiem pojazdy zabytkowe/kolekcjonerskie ? Przecież te auta są świadectwem naszej kultury oraz historii i jako takie powinny zostać objęte wykluczeniem z zapisu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1459	**Osoba prywatna**	Proszę nie delegalizować aut klasycznych. Samochody z wymaganymi normami są zbyt drogie dla wielu mieszkańców, jeżeli są jeszcze dobre, powinny jeździć po drogach, chyba właśnie o to chodzi w ekologii?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1460	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym..
1461	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza**	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebinia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich.	powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz	zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1462	**Osoba prywatna**	Zabytki są potrzebne!!! Dlaczego wszystkiego chcecie zabronić??	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1463	**Osoba prywatna**	Nie każdego stać na nowy samochód, spełniający te wymagania, pozbawicie możliwości swobodnego poruszania się nie jedną osobę, co z osobami które mieszkają w krakowie i nie stać ich na nowsze auto? Mają je wyrzucić? To są jakieś żarty! Dobrze wszyscy wiedzą że zanieczyszczenie w większym stopniu wywołują fabryki w które kraków jest tak obwicie obdarzony! Gdy był początek epidemii Koronowirusa i większość ludzi siedziała w domach z powodu obostrzeń, drogi były puste to wcale jakość powietrza nie uległa poprawie!!!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[328], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie . W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na

[328] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1464	**Osoba prywatna**	Brak wyjątków dla pojazdów klasycznych i zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1465	**Osoba prywatna**	Czy wzięli Państwo pod uwagę osoby, które do pracy dojeżdżają samochodem? Rozumiem, że jeśli tak, to każda taka osoba zostanie przez Państwa zaopatrzona w samochód, który będzie spełniał normy zanieczyszczeń, np w samochód elektryczny? Bo chyba zdajecie sobie Państwo sprawę z tego, że nie każdego stać na to, by "ot tak" kupić sobie nowe auto, które będzie spełniało Wasze wymagania? Chyba, że źle interpretuję proponowane przez Was rozwiązania - wówczas prosiłbym o korektę. Niemniej jednak, jeśli moja interpretacja jest właściwa... ...to osobiście uważam, że taki pomysł jest wręcz śmieszny. Jestem ciekaw odpowiedzi i argumentacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu” wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[329], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1466	**Przedsiębiorca**	Szanowni Państwo, w analizie potencjału wykorzystania odnawialnych źródeł energii w województwie małopolskim zwrócono uwagę przede wszystkim na biomasę pochodzenia rolniczego, produktów ubocznych pochodzenia rolniczego i pozostałości z przetwórstwa rolno-spożywczego. Oczywistym jest, że ten potencjał takiej biomasy winien być lokalnie wykorzystany w kotłach grzewczych (gospodarstwa ogrodnicze, gospodarstwa rolne, itd.) czy biogazowniach na terenie ich powstawania, czyli terenach rolniczych. Brak natomiast wskazania na potencjał lokalnego wykorzystania biomasy drzewnej, zarówno w kotłach c.o., jak i ogrzewaczach pomieszczeń. Ogrzewacze pomieszczeń to urządzenia takie jak piece, piecokuchnie, kominki, piece kaflowe, ale także piece peletowe (automatycznie zasilane paliwem), które mogą współpracować z wymiennikiem ciepła. Grupie ogrzewaczy z ręcznym załadunkiem drewna opałowego lub brykietów drzewnych w procedowanym, nowym Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego przypisano względnie wysoki wskaźnik emisji pyłu całkowitego TSP, tj. 550g/GJ. Wartość zagregowanego wskaźnika odpowiada strukturze i emisyjności, tzw. starych urządzeń grzewczych, ogrzewaczy pomieszczeń. Biorąc pod uwagę aktualne zmiany struktury rynku urządzeń grzewczych w grupie ogrzewaczy pomieszczeń, w szczególności znaczący rozwój ekologicznych niskoemisyjnych źródeł ciepła, również tych nieco starszych, niespełniających wymogów ekoprojektu, wskaźnik ten uznać należy za zawyżony. Brak jest w opracowaniach stosownej informacji o granicznych wielkościach emisji miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń (piece i kominki) ręcznie zasilanych stałym biopaliwem - drewnem kawałkowym, brykietami drzewnymi, spełniających wymogi ekoprojektu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Słusznie zauważono, że potencjał wykorzystania biomasy drzewnej jest bardzo ważny. Szersza analiza w zakresie potencjału wykorzystania odnawialnych źródeł energii na terenie Województwa Małopolskiego zostanie przeprowadzona w ramach nowego Projektu zintegrowanego - LIFE EKOMAŁOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”. We wspomnianym Projekcie zostanie wzięty pod uwagę szereg czynników, które należy wziąć pod uwagę w przypadku tak złożonej analizy, jaką jest analiza potencjału wykorzystania potencjału OZE w Województwie Małopolskim. Wskaźniki emisji zastosowane w analizie zostały przyjęte zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Klimatu – są to wskaźniki, które Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami zastosował w celu przeprowadzenia diagnozy jakości powietrza w roku bazowym. By przeprowadzić analizę wariantową wykorzystano dodatkowo wskaźniki emisji EMEP (*European Monitoring and Evaluation Programme*) – stosowane powszechnie w środowisku naukowym związanym z modelowaniem transportu zanieczyszczeń. Wskaźniki EMEP zostały wykorzystane, by rozróżnić w modelowaniu nie tylko urządzenia stare i nowe, ale również ich klasę. Metodyka szacowania emisji zanieczyszczeń została poddana konsultacjom w listopadzie 2019 roku, kiedy to możliwe było składanie uwag i opinii do metodyki. 22 listopada 2019 roku odbyło się także spotkanie konsultacyjne, podczas którego Wykonawca omówił poszczególne elementy metodyki. Wskaźniki wykorzystane w Programie zostaną przedstawione w dokumencie dla wyjaśnienia wątpliwości.

[329] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Zgodnie z wytycznymi w działaniach lokalnych inwentaryzacja powinna uwzględniać szczegółowo strukturę urządzeń właściwą dla obszaru objętego działaniami, a więc w tym przypadku również nowoczesne ogrzewacze pomieszczeń o zredukowanej emisji pyłu, instalowane w ostatnich latach w woj. małopolskim. Wiarygodność danych wejściowych ma kluczowe znaczenie dla podejmowania tak istotnych decyzji jak zawarte w Programie. W swoim opracowaniu Atmoterm S.A. wskazuje na nieistotny wpływ tej grupy urządzeń na stan powietrza, co wynika z względnie niskiej aktywności. Wydaje się więc, że brak jest uzasadnienia dla wprowadzania szeregu bardzo restrykcyjnych rozwiązań. Działania takie są jednak planowane co może być związane z niewłaściwą niepełną informacją w zakresie emisyjności źródeł starych i nowych oraz o strukturze tych urządzeń w woj. małopolskim. Ponadto we wskazanej Tabeli 3 zawarto graniczne wielkości emisji pyłu i innych zanieczyszczeń wyłącznie dla pieców peletowych np. TSP 16 g/GJ; 20 mg/m^3 przy 13 % 0_2 , zgodnie Rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1185 z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/ 125/ WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwo stałe, odniesione do energii zawartej w paliwie. W tej sytuacji stworzono wrażenie, że wszystkie pozostałe rodzaje urządzeń grzewczych zasilane drewnem kawałkowym, czy brykietami drzewnymi, aktualnie eksploatowane, czy dostępne na rynku to wysokoemisyjne kominki, piece tzw. stałopalne, akumulacyjne piece kaflowe, piecokuchnie. Intensywne prace badawcze i wdrożeniowe w branży producentów tych urządzeń zaowocowały dostępnością na rynku ogrzewaczy pomieszczeń opalanych kawałkowym stałym biopaliwem już spełniających wymagania rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1185 w zakresie granicznej wartości emisji pyłu (GWE), czyli 27 g/GJ (40 mg/m ^{3} przy 13 % 0_2). Taki poziom wartości GWE pyłu z ogrzewaczy pomieszczeń opalanych drewnem kawałkowym, spełniających wymogi najlepszych dostępnych technologii (BAT) jest zbliżony do emisji pyłu z kotła c.o. z ręcznym załadunkiem drewnem kawałkowym, brykietami, (29 g/GJ; 40 mg/m ^{3} przy 10 % 0_2). W krajach zachodniej Europy, w związku z celami określonymi w długoterminowej strategii neutralności węglowej, wspiera się instalowanie urządzeń grzewczych opalanych stałymi biopaliwami w miejsce kotłów gazowych, czy olejowych (paliwa kopalne), np. w Niemczech w 2018 r. zainstalowano 33 tys. nowych pieców zasilanych peletem drzewnym. Łącznie w tym kraju pracuje ok 460 tys. domowych instalacji wykorzystujących to odnawialne źródło energii, którego zapotrzebowanie sięga 2,1 mln ton, a w 2020 r. przewidziano dopłaty do źródeł odnawialnej energii spalających drewno opałowe i pelet (biomasę) do poziomu 45% wartości inwestycji. Polskie urządzenia znajdują się na niemieckiej liście BAFA uprawniającej do dofinansowań. W Danii i Belgii zakazano instalowania urządzeń grzewczych zasilanych gazem lub olejem w nowobudowanych domach jednorodzinnych. W naszym kraju obserwuje się wręcz odwrotnie, zwiększony poziom dofinansowania, np. dla kotłów gazowych, wspiera się więc wykorzystanie paliw kopalnych. Ponadto promuje się (bardziej od polskich) urządzenia wytwarzane poza granicami naszego kraju. Wśród barier efektywnej realizacji POP wskazano „ograniczone możliwości kontroli ograniczania wykorzystania kominków w ramach indywidualnych systemów grzewczych", w tym zakresie	W Programie wykorzystano dane z Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce, które stanowią najdokładniejsze z istniejących źródeł informacji o strukturze wykorzystywanych w województwie instalacji grzewczych. Baza uwzględnia także nowo instalowane urządzenia grzewcze spełniające wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu, które zostały zinwentaryzowane przez gminy. Należy jednak zwrócić uwagę, iż poziom inwentaryzacji w gminach jest zróżnicowany, dlatego też dane z inwentaryzacji zostały wykorzystane w różnym stopniu – zależnym właśnie od poziomu inwentaryzacji. Program nie wprowadza zakazu eksploatacji urządzeń na biomasę, wprowadza jedynie ograniczenia w finansowaniu ze środków publicznych określonych urządzeń, co nie kłóci się w żaden sposób z wprowadzeniem nowych warunków technicznych WT 2021, ani z polityką Unii Europejskiej. Działania podejmowane w województwie małopolskim wielokrotnie są wskazywane przez instytucje europejskie jako dobre praktyki, które wykorzystać mogą regiony o podobnym problemie, by chronić zdrowie swoich mieszkańców. Podejmowane działania muszą być adekwatne do skali problemu, jaki mają na celu rozwiązać. Przekroczenia norm jakości powietrza w Małopolsce są jednymi z najwyższych w całej Europie. W Programie promowane są urządzenia zasilane biomasą spełniające wyższe normy emisyjne, a także ogrzewacze pomieszczeń spełniające wymagania w zakresie sprawności i emisji zanieczyszczeń wynikającej ze spalania biomasy. Wykorzystanie biomasy w przeciwieństwie do pomp ciepła, fotowoltaiki czy kolektorów słonecznych wiąże się z emisją pyłów oraz benzo(a)pirenu. Poziom emisji jest z kolei zależny nie tylko od urządzenia, ale również od jakości stosowanego paliwa. Program ochrony powietrza przygotowany został m.in. ze względu na przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. Niemożliwe jest zatem traktowanie źródeł na biomasę jako źródeł nieemitujących zanieczyszczeń, w szczególności w miejscu, w którym od lat stężenia pyłów i benzo(a)pirenu są jednymi z najwyższych w Europie. Biomasa stanowi odnawialne źródło energii, dlatego też planowane jest całkowite wycofanie się z finansowania źródeł na nieodnawialny węgiel, a w przypadku biomasy – odnawialnego źródła energii – finansowanie źródeł, które zapewniają niższą emisję pyłów. Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		konieczne jest zwiększenie współdziałania ze służbami kominiarskimi w nadzorowaniu efektywnej realizacji programu ochrony powietrza. Takie działanie jest powszechne w krajach Europy Zachodniej i ma długoletnią tradycję. Mając na uwadze konieczność osiągnięcia poprawy jakości powietrza oraz przeciwdziałanie zmianom klimatu, bezpieczeństwo energetyczne w zakresie wytwarzania ciepła użytkowego, względy społeczne, ekonomiczne (eliminację ubóstwa energetycznego), celowym jest natychmiastowe zwiększenie wsparcia dla wykorzystania biomasy zarówno w niskoemisyjnych kotłach c.o., z załadunkiem ręcznym jak i ogrzewaczach pomieszczeń również z wymiennikiem wodnym spełniających wymogi Ekoprojektu, a nie jego ograniczanie. Ogrzewacze pomieszczeń winny, wzorem wielu krajów, stanowić swoiste dobrowolne lub obowiązkowe zabezpieczenie w energię użytkową w indywidualnych gospodarstwach domowych sektora komunalnego, w przypadku klęsk żywiołowych, awarii np. energii elektrycznej (np. przy posiadaniu pompy ciepła), czy awarii instalacji ciepła sieciowego, sieci ciepłowniczej. Wagę wykorzystania odnawialnych źródeł energii mocno podkreślono w Krajowym Planie na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030 (KPEiK), przekazanym przez Rząd RP w 2019 r. do Komisji Europejskiej. Biomasa została w KPEiK zaliczona do sterowalnych źródeł energii odnawialnej, (obok biogazu, energii geotermalnej i pomp ciepła), szczególnie podkreślono, że zwiększenie udziału energii z biomasy jest możliwe w gospodarstwach domowych. Należy mieć także na uwadze, że Polityka klimatyczna UE zakłada odejście od wspierania gazu ziemnego w sztandarowym funduszu Just Transition, będącym jednym z filarów unijnego Mechanizmu Sprawiedliwej Transformacji. Reasumując, wnioskuiemy o zwiekszenie roli biomasy drzewnej, iako odnawialnego źródła energii w realizacji jednego z głównych celów Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, „…poprawy efektywności energetycznej budynków i zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii". Ponadto wskazujemy konieczność: • Weryfikacji wskaźników emisji dla biomasy drzewnej (biopaliwa stałego) w opracowaniu na rzecz nowego POP-u dla województwa małopolskiego, (https://powietrze.malopolska.pl/wpcontent/plugins/download-attachments/includes/download.php?id-32806), dla uwzględnienia zarówno aktualnej, regionalnej struktury stosowanych urządzeń jak i parametrów nowych, ekologicznych niskoemisyjnych źródeł ciepła-urządzeń w szczególności ogrzewaczy pomieszczeń opalanych stałymi biopaliwami z ręcznym załadunkiem, tak jak to zostało wykonane w odniesieniu do stałego paliwa kopalnego - węgla kamiennego. • W dzielnicach obrzeżnych miasta Krakowa z rozproszoną zabudową oraz wyznaczonych strefach woj. małopolskiego, z przekroczeniami stężeń pyłu zawieszonego, zapewnienia możliwości wykorzystywania czystych, ekologicznych niskoemisyjnych źródeł ciepła, tj. kotłów c.o. zasilanych peletem drzewnym oraz	wykorzystywanych instalacji grzewczych. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe (w przypadku gdy nie stanowią jedynego źródła ogrzewania) został wskazany jedynie do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II i III stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Działanie zostało wdrożone w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń (w dniach z przekroczeniami norm jakości powietrza), wynikającej z działań, których wyeliminowanie nie wiąże się ze znaczącym obciążeniem dla mieszkańców. Użytkowanie w tym przypadku ma bowiem jedynie charakter rekreacyjny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ogrzewaczy pomieszczeń, które spełniają wymagania rozporządzeń Komisji (UE) 2015/1189 i 2015/1189. • Dopuszczenie używania ogrzewaczy pomieszczeń (kominki, piece) na stałe biopaliwa (drewno opałowe/pelet), spełniających wymagania rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1185. • Uwzględnienie wykorzystania służb kominiarskich do nadzoru instalowania ogrzewaczy pomieszczeń, celem wyeliminowania zasygnalizowanej bariery nadzoru nad stanem tych instalacji oraz monitorowania stanu instalacji spalania w budynkach jednorodzinnych (czyszczenie 2x w roku, sprawdzenie wielkości emisji raz w roku), z uwzględnieniem np. współfinansowania przez właścicieli instalacji spalania, w planowanych do przygotowania wytycznych do procedury przeprowadzania kontroli palenisk. • Przeprowadzenie działań mających na celu wsparcie oraz przyspieszenie zmian prawnych na poziomie krajowym, które umożliwią eksploatację miejscowych akumulacyjnych ogrzewaczy pomieszczeń (tzw. pieców kaflowych, ceramicznych) na paliwo stałe, montowanych w miejscu ich przeznaczenia, pod warunkiem spełnienia wymagań określonych dla ogrzewaczy pomieszczeń w rozporządzeniu komisji (UE) 2015/1189. • Wykorzystanie służb kominiarskich dla zadań przypisanych według propozycji Programu, tzw. „ekoedukatorom” dla racjonalnego i efektywnego wykorzystania środków publicznych. Jako polski producent urządzeń grzewczych marki NORDflam, zgodnych z wymaganiami Ekoprojektu apelujemy o rozsądne stanowienie przepisów w tym zakresie i uwzględnienie w konsultacjach społecznych głosu Profesjonalistów z naszej branży. Polecamy wsparcie merytoryczne ze strony ogólnopolskich i regionalnych stowarzyszeń branżowych.	
1467	**Osoba prywatna**	Proszę o zwrócenie uwagi na samochody klasyczne i zabytkowe - w obecnym kształcie zostałyby wykluczone ze swobodnego poruszania się po mieście, mimo ich niezaprzeczalnej wartości kulturowej dla miasta i nie tylko.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1468	**Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla**	Stanowisko Izby Gospodarczej Sprzedawców Polskiego Węgla odnoszące się do nowelizacji projektu Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego Szanowni Państwo, Odnosząc się do przedstawionego nowego projektu Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla (dalej: „Izba”) skupiająca przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie handlu węglem przede wszystkim do odbiorców indywidualnych i sektora małych oraz średnich przedsiębiorstw, chciałaby przedstawić swoje stanowisko i postulaty, które należy uwzględnić w Programie Ochrony Powietrza (dalej: „POP”), by zapewnić jego skuteczność. 1.Uwagi wstępne Na samym początku pragniemy podkreślić, że doskonale rozumiemy intencje wprowadzania projektowanych przepisów, których głównym celem jest ochrona zdrowia oraz zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego i ekologicznego. Jako Izba, popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Popieramy deklarowane w projekcie Programu Ochrony Powietrza, cele w postaci osiągnięcia na terenie województwa małopolskiego, w ciągu kilku najbliższych lat, poziomów stężeń pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu i dwutlenku azotu, jakie przewidują polskie oraz unijne normy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Po wprowadzeniu uchwały antysmogowej dla Krakowa stan jakości powietrza w stolicy Małopolski uległ poprawie, lecz w niewystarczającym stopniu. W związku z tym Program ochrony powietrza m.in. zakłada rozszerzenie działań antysmogowych na inne źródła emisji, tj. transport i przemysł w samym Krakowie oraz na intensyfikacje wymian „kopciuchów” w pozostałej części województwa. Ograniczenie spalania paliw stałych jest szczególnie istotne ze względu na charakter ukształtowania terenu, jak również transport zanieczyszczeń, które w znaczącym stopniu napływają z okolicznych gmin do Krakowa, dając niesłuszne wrażenie braku poprawy stanu powietrza w jego granicach. Certyfikaty ekoprojektu, jakie uzyskują urządzenia grzewcze, są wystawiane na podstawie odpowiednich badań przy zastosowaniu optymalnych parametrów spalania, jak również przy użyciu odpowiedniej jakości paliwa. Certyfikacja tego typu daje mieszkańcom możliwość podjęcia świadomego wyboru podczas zakupu ekologicznego urządzenia. Niestety nie ma ona wpływu na całkowite wykluczenie popełniania błędów podczas samej eksploatacji, jak również stosowania paliw niskiej jakości przez użytkownika. Oba te czynniki mają istotny wpływ na parametry emisyjności urządzeń z uwzględnieniem nie tylko pyłu, lecz również pozostałych badanych związków, takich jak CO, NO_X i OGC. Stąd też ograniczenie finansowania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Trzeba podkreślić, że węgiel kamienny to dzisiaj najtańsze dostępne paliwo grzewcze i pozostanie nim przez najbliższe lata. Z tego też względu szereg gospodarstw domowych, jak i małych i średnich przedsiębiorców, wykorzystuje węgiel do celów grzewczych oraz produkcyjnych, gdyż nie stać ich na stosowanie innych alternatywnych paliw czy też wymianę posiadanych obecnie urządzeń grzewczych na instalacje o lepszych parametrach emisyjności. Mając na względzie powyższe okoliczności jako Izba, pragniemy przedstawić nasze stanowisko w sprawie nowego projektu Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, wyrażając dezaprobatę pewnych rozwiązań POP, celem ochrony interesów osób, których projektowane przepisy będą dotyczyć. Jednocześnie przedstawiamy nasze postulaty dotyczące zmian w projekcie, pozwalające na dostosowanie Programu Ochrony Powietrza do realiów, co pozwoli w pełni zrealizować założenia stojące za tym programem. 2. Uwagi Izby dotyczące Programu Ochrony Powietrza a) Niska skuteczność działań Krakowa na tle innych miast Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebinia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków miał na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat. Wniosek z tej analizy jest klarowny – zakaz spalania paliw stałych nie pomaga w redukcji zanieczyszczonego powietrza. Kraków jako miasto, które całkowicie zakazało spalania paliw stałych w piecach, podjęło szerokie działania zarówno w sferze projektowej jak i budżetowej. Plan, który obejmował całkowitą transformację energetyczną miasta i redukcję stężenia pyłów PM10, do dzisiaj został wykonany w około 20%. Budżet przeznaczony na realizację tych działań został całkowicie niedoszacowany i obecnie został przekroczony niemal dwukrotnie i wynosi dzisiaj ponad 300 mln zł. Problem ten pokazuje również raport Atmoterm, będący podstawą do obecnie tworzonego POP. Zatem podjęte działania w Krakowie wobec zanieczyszczonego powietrza, nie mają żadnego sensu ekonomicznego ale i ekologicznego. Wymowny dla Krakowa jest fakt, że z roku na rok ubywa kotłów węglowych, natomiast przez ostatnie lata poziomy zanieczyszczeń nie ulegały zmniejszeniu. Widać tutaj korelację, która wskazuje, że kotły węglowe nie są odpowiedzialne za ciągłe zanieczyszczenie powietrza, ponieważ są jeszcze inne istotne czynniki, leżące np. po stronie transportu, przemysłu hutniczego, gęstniejącej zabudowy i zjawisk klimatycznych. Zatem jako Izba stoimy na stanowisku, że należy wycofać propozycję zakazu finasowania nowoczesnych kotłów węglowych w województwie małopolskim, ponieważ ta regulacja nie przyniesie żadnych korzyści.	instalacji przeznaczonych do tego celu, którego efektem ma być ograniczenie emisji szkodliwych związków pochodzących ze spalania paliw stałych, a nie generowanie zwiększonych kosztów ogrzewania ponoszonych przez mieszkańców. Kwestia ubóstwa energetycznego została również podjęta w Programie. Samorządy gminne powinny szczególną uwagę zwrócić na mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, dlatego też zobowiązane są do wykonania analizy w tym zakresie. Wsparcie najuboższych osób możliwe jest z wykorzystaniem Programu Stop Smog, który skierowany jest właśnie do tej grupy mieszkańców. Obecnie głównym źródłem finansowania wymiany źródła ogrzewania i termomodernizacji budynków jednorodzinnych jest rządowy Program Priorytetowy Czyste Powietrze. Odpowiednie wykorzystanie środków finansowych z przedstawionych programów, pozwala na kompleksowe wsparcie mieszkańców w zakresie wymiany nieekologicznych źródeł ogrzewania z minimalizacją poniesionych kosztów własnych Małopolan. Nowy Program ochrony powietrza zakłada kontynuację wymagań przedstawionych w przyjętej uchwale antysmogowej dla małopolski. Założenia wspomnianego w treści uwagi rozporządzenia, dotyczącego wymagań Ekoprojektu (Rozporządzenie Komisji UE nr 2015/1185), są zbieżne z przedstawionymi w projekcie POP propozycjami z uwzględnieniem konieczności przedstawienia działań naprawczych adekwatnych do skali problemu zanieczyszczenia powietrza na obszarze jakiego dotyczy. W związku z powyższym nie zakłada on zakazu eksploatacji urządzeń grzewczych zasilanych paliwami stałymi, a jedynie ograniczenia finansowania tego typu instalacji. W treści uwagi zwrócono na konieczność edukacji mieszkańców w zakresie eksploatacji urządzeń grzewczych z jednoczesnym podkreśleniem braku konieczności utrzymania etatu ekodoradcy w każdej Gminie. Projekt Zintegrowany LIFE IP, którego istotną częścią jest utrzymanie właśnie takiego pracownika w Gminie daje dowody w postaci podsumowań z realizacji Programu ochrony powietrza w województwie małopolskim, z których jednoznacznie wynika, że zdecydowanie lepsze efekty wymian „kopciuchów", czy prowadzonych akcji edukacyjnych są zauważalne w Gminach z zatrudnionym pracownikiem na stanowisku ekodoradcy, którego obowiązkiem jest skuteczne wprowadzanie założeń POP (w tym prowadzenie akcji edukacyjnych).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		b) Planowanie przestrzenne Położenie geograficzne Krakowa jest bardzo specyficzne w stosunku do innych miast. Kraków znajduje się w dolinie i jest otoczony terenami o wyższej wysokości bezwzględnej, co w naturalny sposób stanowi pewną barierę na drodze przesuwających się mas powietrza. Kolejnym ważnym czynnikiem jest wpływającym na jakość powietrza w Krakowie jest fakt, że zabudowa miejska należy do typu urbanizacji dawnej. Tworzono wówczas gęste zabudowania, scentrowane wokół danej przestrzeni, które ograniczają przepływ powietrza. Obecny proces urbanizacji Krakowa również nie uwzględnia istnienia tzw. klinów napowietrzających, które są naturalnymi przestrzeniami przepływu powietrza, gęsto planowana budowa nowych przestrzeni mieszkalnych bez adekwatnych wolnych przestrzeni również znacząco wpływa na zanieczyszczenia powietrza. Jeśli nie zostanie poprawiony ciąg cyrkulacji powietrza, kurz obecny w mieście zawsze będzie się unosił, bez względu na zakazy dotyczące spalania paliw. W naszej ocenie POP należy również uzupełnić o ważny i ciągle pomijany element jakiem jest wdrożenie odpowiednich obowiązków w zakresie planowania przestrzennego. Konieczna jest zarówno ochrona istniejących korytarzy powietrznych jak i systemowe podejście do tworzenia nowych. Jak pokazują dane, nic nie walczy skuteczniej z pyłami zawieszonymi jak skuteczna cyrkulacja powietrza. c) Czynniki ekonomiczne i społeczne POP nie uwzględnia w swoim projekcie w ogóle zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe, w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związane z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe, hipotetyczne, trudne do wyegzekwowania w rzeczywistości. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Biorąc pod uwagę dostępne na rynku paliwa, po całkowitym wyeliminowaniu węgla, ich roczny koszt zużycia będzie się przedstawiał następująco. Ogrzewanie mieszkania ekogroszkiem szacowane jest na około 3 400 zł rocznie, pelletem drzewnym 4 800 zł, gazem ziemnym 5 000 zł, olejem opałowym 8 000 zł, a prądem 10 000 zł. Porównując cenę ekogroszku do zwykłego węgla kamiennego, różnica jest niemal dwukrotna. Ogrzewanie węglem w kotle zasypowym to koszt ok. 1800 zł. Zatem możemy bezpośrednio zobaczyć jak duży wpływ mają zakazy dotyczące spalania określonych paliw oraz wykorzystywania kotłów określonego rodzaju na wydatki z budżetu przeznaczonego na ogrzewanie. Są to ogromne wzrosty kosztów dla użytkowników, których mogą nie wytrzymać finansowo. Problem związany ze słabą efektywnością ogrzewania budynków wynika z tego, że w woj. małopolskim 70% domów obecnie ogrzewanych węglem to domy co najmniej 30 letnie, nieocieplone lub bardzo słabo ocieplone. Ma to swoje konsekwencje w stratach energetycznych, ponieważ źle ocieplony dom, nie	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kumuluje energii cieplnej oddawanej przy spalaniu paliwa, lecz wypuszcza je na zewnątrz. Przy takich warunkach technicznych ogrzewanie domu gazem lub olejem nie przyniesie zamierzonych skutków, będzie wiązało się z dużymi stratami energetycznymi i znajdzie swoje odzwierciedlenie w bardzo dużych rachunkach za użytkowanie takiego paliwa. Program Czyste Powietrze w nowej formule zaczął dopiero obowiązywać i w związku z tym potrzebne są co najmniej dwa, trzy lata, zanim ludzie będą mogli dokonać termomodernizacji swoich budynków. Program zakłada dofinansowania w zakresie ociepleń budynków, zatem najpierw stare budynki muszą zostać zmodernizowane, a dopiero potem mogą być ogrzewane innym rodzajem paliwa. POP zdaje się opacznie rozumieć ten mechanizm. Niestety w Polsce mamy duże podziały zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy mają do dyspozycji na miesiąc w granicach 1600 zł. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Zgodnie z raportem KANTAR 2019 dot. ubóstwa energetycznego w Polsce, 34% gospodarstw domowych wydaje co najmniej 10% swoich dochodów na zakup węgla. Według definicji UE, te gospodarstwa znajdują się w sytuacji ubóstwa energetycznego. Natomiast w sezonie grzewczym 2018/2019 Polacy wykorzystujący węgiel do ogrzewania swoich gospodarstw domowych wydali na jego zakup średnio 2 804 zł – jest to 4% więcej niż w sezonie grzewczym 2017/2018. Wydatki te stanowią przeciętnie ok. 11% dochodów gospodarstw domowych. Ludzie nie są gotowi finansowo na drastyczne zmiany w zakresie paliw grzewczych oraz instalacji grzewczych. Nasza sytuacja ekonomiczna wymaga znacznego rozłożenia w czasie zmian dotyczących polityki energetycznej i programów związanych z czystym powietrzem. Docelowo realizowany scenariusz 3 POP, czyli brak finansowania ze środków publicznych kotłów węglowych i biomasowych o emisji powyżej 20mg/m3, posiada w sobie istotne wady związane ze złym zidentyfikowaniem źródła problemu. W trosce o czyste powietrze, walczy się z paliwami, które nie są problemem. W konflikcie z programem Czyste Powietrze stoi założenie zakazu finansowania węgla. Program Czyste Powietrze nie przewiduje takich zakazów, w związku z czym na mocy POP, nie będzie możliwe uzyskanie dofinansowania z Czystego Powietrza na kotły węglowe, mimo, że sam program Czyste Powietrze na to pozwala. Jako Izba, stoimy na stanowisku, że należy przeprowadzić i upublicznić ekonomiczną analizę transformacji energetycznej, uwzględniającą wszystkie koszty jakie będą musieli ponieść użytkownicy instalacji grzewczych podlegających wymianie. Uważamy, że należy odroczyć brak finansowania kotłów węglowych i biomasowych do terminu, który jest przyjęty w programie Czyste Powietrze, by zapewnić efektywność tych programów. Sądzimy, że normy dla kotłów w POP należy ujednolicić, z powszechnie obowiązującymi normami, by nie wprowadzać w błąd użytkowników instalacji. d) Niedoszacowane koszty wymiany kotłów W programie POP znajduje się kalkulacja średnich kosztów inwestycyjnych dla nowych kotłów.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Kalkulacja ta szacuje, że wymiana kotła na kocioł gazowy lub nowoczesny węglowy z montażem będzie kosztować ok. 15 000 zł. Natomiast wymiana na odnawialne źródła energii wg POP ma oscylować w granicy 28 000 zł. Są to dane dalekie od rzeczywistości. Koszty zostały dwukrotnie zaniżone, gdyż na rynku nowoczesny kocioł węglowy z usługą montażu, a w to trzeba liczyć też modernizację kotłowni, będzie kosztował około 20 000 zł. Wymiana na odnawialne źródła energii to będzie koszt powyżej 40 000 zł, biorąc pod uwagę urządzenie, całą instalację, montaż, serwis, użytkowanie. Zaniżenie kosztów, które ma wywołać wrażenie niskiego nakładu własnego w transformacji energetycznej jest nagannym podejściem w stosunku do posiadaczy i użytkowników instalacji grzewczych. Nie można przedstawiać zaniżonych kosztów, gdyż użytkownicy chętni do zmiany swojego urządzenia grzewczego muszą być świadomi jakiego zadania się podejmują. W ten sposób mogą nie zgromadzić odpowiedniej ilości środków lub w trakcie inwestycji zniechęcić się i powrócić do poprzedniego rodzaju paliwa. e) Przedsiębiorcy Przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie upraw szklarniowych zostali już pozbawieni najtańszego na rynku paliwa grzewczego – miałów z węgla kamiennego. Nałożenie kolejnych restrykcji, w postaci zakazu finansowania ze środków publicznych kotłów na węgiel dobitnie ograniczy konkurencyjność tych przedsiębiorców. Zgodnie z ANALIZĄ WIELKOŚCI I POJEMNOŚCI RYNKU W ZAKRESIE KOTŁÓW 0,5-0,99 MW UŻYWANYCH W MAŁYM I ŚREDNIM BIZNESIE, POD KĄTEM OKREŚLENIA POZIOMU STRAT DLA NIEGO, WYNIKAJĄCYCH Z ZAKAZU WYKORZYSTANIA MIAŁÓW JAKO PALIWA GRZEWCZEGO, przygotowaną dla Izby przez dr hab. inż. Pawła Bogacza z AGH, w całej Polsce przez mikro, małych i średnich przedsiębiorców wykorzystywanych jest ok. 24 tys. urządzeń zasilanych węglem. W samym woj. małopolskim przedsiębiorcy wykorzystują ponad 1,7 tys. kotłów o mocy między 0,5 a 1 MW. Zatem skala oddziaływania tych przepisów na biznes jest ogromna. Niska cena paliwa grzewczego, stanowi jeden z niewielu istotnych czynników konkurencyjności polskich przedsiębiorców na rynku. Bez taniego paliwa grzewczego, polscy przedsiębiorcy nie są w stanie konkurować z przedsiębiorcami zagranicznymi. Patrząc z perspektywy przedsiębiorców prowadzących działalność szklarniową, ich największym kosztem jest energia. Zatem w momencie, kiedy zakażemy palenia węglem, kilkukrotnie zwiększymy koszty produkcji towarów. Oferowane przez tego przedsiębiorcę towary będą droższe. A to oznacza szkodę dla małopolskiej gospodarki. f) Dezinformacja i brak edukacji w zakresie spalania paliw W mediach, przestrzeni publicznej, witrynach sklepowych, plakatach, znajdują się komunikaty nawołujące do stosowania masek ochronnych i oczyszczaczy powietrza, nawet w okresie, kiedy zanieczyszczenie powietrza jest znikome. Informacje te nie są w żaden sposób merytoryczne ani uzasadnione zasadami ochrony zdrowia – mają na celu jedynie promowanie określonych towarów, przez wzbudzenie u ludzi z jednej strony strachu, z drugiej poczucia bezpieczeństwa po zakupie towaru. Są to działania manipulacyjne, stanowiące nieuczciwą praktykę rynkową oraz naruszające reguły konkurencji. Ich cel jest tożsamy z niedawną aferą maseczkową –	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sprzedać jak najwięcej towaru określonego producenta i samemu zarobić na tym jak najwięcej. Aktywności w postaci zachęcania do zakupu masek i oczyszczaczy powietrza nie mają nic wspólnego z ochroną powietrza. Co więcej – podważają wiarygodność wszelkich działań związanych z czystym powietrzem. Pojawia się wówczas skojarzenie, całkiem słuszne, że ktoś chce na tym bardzo dużo zarobić. Pamiętajmy, że nie taki jest cel wszelkich działań podejmowanych na rzecz czystego powietrza. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili obowiązkowe programy edukacyjne dla osób zakupujących paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Być może właśnie posada ekodoradcy powinna zostać dostosowana w ten sposób, że osoba ta byłaby odpowiedzialna za szkolenie użytkowników instalacji grzewczych w zakresie metody poprawnego spalania. Jako Izba uważamy, że należy wprowadzić programy edukacyjne dla osób wykorzystujących paliwa stałe, by nauczyć ich techniki poprawnego spalania. Bez tego, wszelkie inne podejmowane aktywności, nie przyniosą zamierzonego rezultatu. g) Niepotrzebne stanowisko ekodoradcy POP zakłada stworzenie nowego stanowiska – ekodoradcy, którego zadaniem będzie w teorii pomaganie użytkownikom instalacji grzewczych odnajdywanie się w gąszczu przepisów dotyczących czystego powietrza. Jednak po co mają być tworzone stanowiska specjalistów, którzy będą faworyzować towary pewnych przedsiębiorców oraz dyskryminować towary innych przedsiębiorców i to za pieniądze podatników? Czy już nie zostało wystarczająco wiele pieniędzy zmarnowanych na nieskuteczne działania związane z czystym powietrzem? Rozwiązaniem tego problemu jest uproszczenie systemu związanego z czystym powietrzem. Niech zredukuje się liczba przepisów, ilość różnych aktów normatywnych dotyczących jednego obszaru geograficznego. Gdyby była prowadzona odpowiednia kampania edukacyjna, podejmowane były działania uświadamiające użytkowników instalacji grzewczych w zakresie ekologicznych rozwiązań spalania, nie byłyby potrzebne (i nie są) specjalne stanowiska ekodoradców, restrykcyjne normy dla kotłów i paliw, zakazy stosowania określonych paliw na danym terenie. Nie trzeba tworzyć kolejnych urzędniczych etatów. Należy dać mieszkańcom małopolski wybór między wysokiej jakości paliwami, różnymi cenowo, nie dyskryminując przy tym żadnego z nich, a o reszcie procesu zadecyduje sama ekonomia. h) Wybiórcze podejście do danych Nieracjonalne jest działanie związane z powoływaniem się na wskaźniki związane ze	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		śmiertelnością z powodu smogu, bez uwzględnienia innego wskaźnika, jakim jest śmiertelność z powodu ubóstwa energetycznego. Omówienie tylko jednego wskaźnika i powołanie się na niego, stanowi przedmiot zafałszowanego przesądu i u odbiorców ma za zadanie wytworzyć mechanizm oparty na heurystyce dostępności. W związku z tym, że prezentuje się jedynie dane dotyczące śmiertelności z powodu smogu, u odbiorców wytwarza się obraz, że transformacja energetyczna jedynie ratuje życie. Opierając się na raporcie UBÓSTWO ENERGETYCZNE – ŚMIERTELNOŚĆ I JEJ KOSZT, szacunki na podstawie dostępnych danych dr Grzegorza Libora, wykazują, że w Polsce w 2017 r. z zimna zmarło przedwcześni 38 271 osób. Porównując te dane, do śmiertelności z powodu smogu, możemy bez problemu zauważyć, że ubóstwo energetyczne jest znacznie większym problemem społeczno-gospodarczym. W POP znajduje się też odwołanie do danych przedstawionych przez WHO. Zanieczyszczenie powietrza wg WHO powoduje 25% zgonów z powodu chorób serca – natomiast zdaniem autorów POP, w Małopolsce w 2018 roku mogło umrzeć z tego powodu 3 700 osób. Jest to oczywiście rzecz nieprawdziwa, niemająca pokrycia w żadnych rzetelnych danych. Należy odróżnić wiązkę czynników środowiskowych i biologicznych od skutku – nie można wybiórczo przypisać, że winne temu jest zanieczyszczenie powietrza, dlatego, że obecnie podejmujemy aktywność w zakresie czystego powietrza. Na zgony wpływ ma bardzo wiele czynników, które są równie istotne. Nie można również posłużyć się uproszczeniem statystycznym jednej organizacji - WHO, która oszacowała, że 25% zgonów spowodowane jest zanieczyszczonym powietrzem i bezpośrednio przełożyć ten rezultat na tereny małopolski. Jest to niestety zakłamanie i podanie fałszywych danych. W przedstawionym programie POP, brakuje analizy ekonomicznej kosztów dla mieszkańców i kwestii związanych z ubóstwem energetycznym. Jest to najistotniejszy temat w całej analizie ekonomicznej dotyczącej kosztów społecznych i efektów środowiskowych. Dotyczy ona bowiem użytkowników instalacji grzewczych, ich możliwości finansowych, a także zakresu w jakim objęci są oni ubóstwem energetycznym. Zgodnie z szacunkami zaprezentowanymi w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu (już po uwzględnieniu środków z dotacji rządowych) wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążać najbiedniejszych osób. i) Pochopne działanie legislacyjne Czy rozważne jest, aby wprowadzać coraz ostrzejsze przepisy w bardzo krótkim czasie, nie dając zadziałać poprzednim? Uchwały antysmogowe, normy dla kotłów, normy jakości dla węgla, programy ochrony powietrza – istnieje już gąszcz przepisów. Jednak, aby ich skuteczność mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. 3.Podsumowanie Izba popiera racjonalne działania dążące do poprawienia jakości powietrza i zapewnienia, że spełnia ono ustalone normy. Naszym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu życia wszystkim osobom mieszkającym w Polsce. Od wielu lat obserwujemy zmiany i ruchy podejmowane na rzecz czystego powietrza. Dostrzegamy w nich pominięcie bardzo istotnego czynnika jakim jest człowiek. Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekty uchwał antysmogowych zostaną dostosowane do wystosowanych przez Izbę propozycji. Jesteśmy otwarci na dialog. Gdyby z Państwa strony pojawiły się jakiekolwiek pytania związane z naszymi postulatami lub innymi propozycjami zmian w Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, pozostajemy do Państwa dyspozycji.	
1469	**Osoba prywatna**	Ustawa jest nieakceptowalna, normy są zbyt wyśrubowane patrząc na statystyczny wiek samochodów w Polsce. Spowoduje to wykluczenie komunikacyjne bardzo dużej grupy osób. Nie chcę nawet myśleć o przedsiębiorcach. Jak pokazała sytuacja z COVID19 mimo spadku ruchu pojazdów wcale jakość powietrza się nie poprawiła. Zamiast zrobić bardzo tanią komunikację dla mieszkańców cały czas zwiększa się opłaty i utrudnia co tylko się da.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie . W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1470	**Osoba prywatna**	Co z samochodami zabytkowymi które poruszają się kilka dni w roku a są reliktami przeszłości. To jak zamykanie muzeów, przydały by się w tej kwestii wyjątki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który

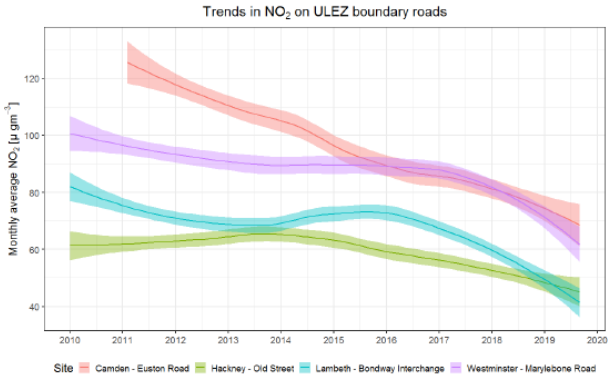
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1471	**Osoba prywatna**	Opinia pozytywna	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji
1472	**Osoba prywatna**	Mam zapytanie co z autami zabytkowymi, które nie będą spełniały norm? Nie będą one już mogły jeździć po drogach? Co z zlotami aut klasycznych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1473	**Osoba prywatna**	Co do zasady idea wprowadzenia w Krakowie ograniczeń w ruchu samochodowym uzależnionych od norm emisji spalin pojazdów jest rozwiązaniem słusznym. Proponowane przez Państwa rozwiązanie winno jednakże uwzględniać szczególną sytuację tj. możliwość wjazdu do centrum Krakowa pojazdów zabytkowych. Pojazdy zabytkowe (oldtimery/klasyki) są świadectwem rozwoju techniki i dobrem cywilizacyjnym, które podlega ochronie. Jednocześnie w ramach popularyzowania wiedzy technicznej, dokumentowania rozwoju cywilizacyjnego, jak również w ramach atrakcji w postaci pokazów, rajdów turystycznych, wystaw, zawodów sportowych, tego typu pojazdy zabytkowe pojawiają się w mieście Krakowie. Z istoty rzeczy nie spełniają one żadnych obowiązujących norm emisji spalin, gdyż w chwili ich wytworzenia normy takie nie obowiązywały. Ze względu jednak na bardzo małą ilość tego typu pojazdów oraz szczególne zasady ich rejestracji (tzw. "żółte tablice rejestracyjne" uzyskiwane w następstwie pozytywnej decyzji Konserwatora Zabytków) w pełni zasadnym jest dopuszczenie wyjątku uprawniającego do wjazdu pojazdów zabytkowych do centrum Miasta Krakowa. Byłaby to regulacja zbieżna z regulacjami obowiązującymi w Europie Zachodniej, w szczególności w Niemczech, gdzie pojazdy zabytkowe posiadające tzw. historyczne tablice rejestracyjne (Historische Kennzeichen) uprawnione są bez ograniczeń do wjazdu do centrów miast, w których wprowadzono ograniczenia w ruchu pojazdów związane z emisją spalin. Jednocześnie samochody zabytkowe poprzez wyróżniające je "żółte tablice rejestracyjne" , podobnie jak pojazdy elektryczne posiadające "zielone tablice rejestracyjne" są oznakowane w sposób umożliwiający bardzo prostą ich identyfikację w ruchu. Niniejszym zwracam się zatem o uwzględnienie wyjątku we wprowadzanych ograniczeniach ruchu umożliwiających wjazd do centrum miasta Krakowa pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1474	**Urząd Gminy Michałowice**	*Dotyczy: uwagi do Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego* Po analizie przedłożonego do konsultacji tekstu Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego pragnę zgłosić do tego projektu następujące uwagi: 1. Zapewnienie przez gminę, że do 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej używanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, wydaje się trudna do realizowania w proponowanych terminach. 2. Wymóg wykonania kontroli interwencyjnej (reakcje na zgłoszenia naruszeń) w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia jest niemożliwy do spełnienia w przypadku gmin, które nie posiadają straży gminnej. 3. Sztywny zapis, aby co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych kończyło się pobraniem i zleceniem badania próbki popiołu z paleniska wydaje się nieuzasadniony. O pobraniu próbki powinny decydować wyłącznie okoliczności ujawnione w trakcie kontroli.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 10. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. 11. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 12. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*.
1475	**Osoba prywatna**	- Brak wykluczeń względem samochodów zabytkowych,tempo uchwalania jest stanowczo za szybkie, nie daje szans na zmianę samochodu większości osób.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		- Zbyt szeroka strefa, granica drugiej obwodnicy Krakow jak najbardziej tak, cała IV obwodnica, zbyt szeroka granica. - Brak łagodzeń, lub wyłączń dla mieszkańców. - I na konice zła decycja, pandemia udowodniła, że pomima małego ruchu zanieczyszczenie było wysokie także problem jest na tą chwile po stronie gmin ościennych a nie transportu dorogowego.	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[330], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz

[330] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[331]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).

[331] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1476	**Osoba prywatna**	Świetnym pomysłem było by uwzględnienie wariantu kulturowego w postaci samochodów klasycznych, które zostały pokrzywdzone w tych planach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1477	**Przedsiębiorca**	Proszę zobaczyć ten film . https://www.youtube.com/watch?v=STflJrl7Cpk	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1478	**Urząd Miasta i Gminy Muszyna**	Dotyczy: Stanowisko Miasta i Gminy Uzdrowiskowej Muszyna w zakresie propozycji zapisów nowego Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego. Przygotowane propozycje działań naprawczych, służących szybszej poprawie jakości powietrza w ramach aktualizacji Programu Ochrony Powietrza (POP) niewątpliwie przyczynią się do poprawy jego jakości, a przedstawione w nim założenia są słuszne. Pragnę, jednakże podkreślić, że pomimo tego część z nich gminy nie będą w stanie zrealizować, głównie z uwagi na ograniczone możliwości finansowe. Znane są problemy samorządów z uchwaleniem tegorocznych budżetów. Wynikały one ze zmniejszenia dochodów (decyzje ustawodawcy) oraz nałożenia dodatkowych obowiązków.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wprowadzanie w tej sytuacji tak kosztownych działań dla gmin w ramach POP jest niewłaściwe i konieczne jest dokonanie korekty w przygotowywanym dokumencie, o czym poniżej. W zakresie obowiązków gmin, dotyczących prowadzenia akcji informacyjnej czy przeprowadzenia inwentaryzacji 100% źródeł ciepła i instalacji OZE uważam, że gmina takie działania powinna zrealizować. Problemem może się jednak okazać aktualizowanie danych uzyskanych w wyniku inwentaryzacji, a po drugie termin na przeprowadzenie wspomnianej inwentaryzacji. Proponowane: Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła oraz instalacji OZE w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy. • Co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku. • Co najmniej 90% budynków do końca 2022 roku Obecnie w związku z wprowadzeniem przez Władze Państwa stanu zagrożenia epidemiologicznego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej z powodu wirusa SARS-COV-2, nie jesteśmy w stanie przewidzieć, do kiedy taka sytuacja będzie miała miejsce. Proponujemy, aby 50% budynków na terenie gminy zostało zinwentaryzowanych do końca 2022 roku, natomiast 90% do końca 2023 roku. Dodatkowo, tak jak już sygnalizowaliśmy, mieszkaniec nie ma obowiązku udzielania informacji, a tym bardziej wpuszczenia do domu. Dużym ułatwieniem była by regulacja prawna nakładająca na mieszkańca obowiązek zgłoszenia rodzaju źródła ciepła oraz instalacji OZE, bądź też udostępnienia nieruchomości w celu dokonania inwentaryzacji. (np. przy spisie powszechnym oraz rolnym). Wątpliwości budzi dalsza część obowiązków gmin. Pierwsza kwestia to stanowisko Ekodoradcy. Gmina wyraża zgodę na stworzenie w/w stanowiska tylko i wyłącznie przy dofinansowaniu 100% ze środków RPO na lata 2021-2027. Niemniej należy zwrócić w tym miejscu uwagę na fakt, iż wspomniany zakres proponowanych obowiązków (doradztwo dot. programów dofinansowania, edukacja ekologiczna, obsługa programu czyste powietrze) jest w różnym stopniu obecnie realizowany przez poszczególne gminy. Problemem pozostaje dostępność finansowa mieszkańców do paliw ekologicznych. Można tworzyć stanowiska, prowadzić akcje informacyjne, nie zmienią one jednak faktu, że barierą pozostaje przystosowanie i późniejsze opłacenie rachunków za korzystanie z paliw ekologicznych. Z całą pewnością paliwa te przyczynią się do rozwiązania kwestii czystego powietrza. Nie możemy jednak zapominać o tym, że ten temat należy rozwiązać systemowo, np. w formie okresowych dopłat do paliw ekologicznych dla tych osób, które nie są w stanie ponieść kosztów wymiany kotłów i opłacania rachunków. Próg dochodów powinien być skalkulowany bardzo rozsądnie. W obecnych systemach wsparcia nie istnieje bowiem rozwiązanie, które zachęcałoby do stosowania paliw ekologicznych. Jestem przekonany, że działania powodujące „opłacalność" stosowania	dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają najlepszy dostęp do kontaktu z mieszkańcami.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ekologicznego paliwa odniosą po stokroć lepszy efekt, niż wszelkiego rodzaju zakazy czy też akcje edukacyjne. Nie rozwiążą tego problemu proponowane działania w ramach programu ochrony powietrza wymienione poniżej : Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym: • Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat wyższych kosztów ogrzewania. • Rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. W przypadku pkt. 9 ppkt 1 nasuwają się nie tylko wątpliwości prawne, co do możliwości zastosowania takiego programu przez gminy, ale też rodzi się pytanie o możliwości finansowe gmin. To nowe, bardzo kosztowne zadanie, na które nas po prostu nie stać. Jak wspomniano wyżej, naszym zdaniem w tym zakresie powinny być wprowadzone właściwe rozwiązania prawne, mające na celu promowanie (cena) paliw ekologicznych, a programy osłonowe powinny być realizowane w ramach rozwiązań centralnych. Kolejna kwestia to: Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza. Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. W ramach EkoMałopolski uruchomiono na stronie internetowej https://powietrze.malopolska.pl/ekointerwencja, formularz, gdzie mieszkańcy powinni zgłaszać przypadki spalania odpadów, eksploatacji kotłów i kominków niespełniających wymagań uchwały antysmogowej oraz sprzedaż węgla złej jakości. Formularz w założeniu ma usprawnić przepływ informacji pomiędzy mieszkańcami, a jednostkami wyznaczonymi do sprawowania kontroli. Taką jednostką jest Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie, mający oddziały zamiejscowe w Nowym Sączu i Tarnowie. W naszej ocenie to właśnie WIOŚ ma możliwości techniczne i prawne do prowadzenia takich kontroli, to właśnie tę instytucję należy wzmocnić i usprawnić jej działania. W gminach gdzie nie ma powołanych Straży Gminnych, pracownik może zostać nie wpuszczony do domu, a pilne kontrole w obecności policji, mogą stanowić problem techniczny. Kwestia: rekomendacji przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na finansowanie: realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji programów rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza,	Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna, czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. Zasady gospodarki finansowej Wojewódzkiego Funduszu określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. *w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej* (Dz.U. z 2010 r. Nr 226, poz. 1479). Brak jest wobec tego możliwości nałożenia obowiązku utworzenia programu osłonowego przez te jednostki. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Miasto i Gmina Uzdrowiskowa Muszyna w obecnej sytuacji finansowej nie jest w stanie przeznaczyć 1% wydatków budżetu na wspomniane cele. W ostatnich latach ustawodawca zwiększa zakres i ilość zadań którą realizują gminy, jednocześnie ogranicza się przyznane im środki finansowe. Dopięcie tegorocznego budżetu wiązało się z drastycznym ograniczeniem nakładów inwestycyjnych, zwiększeniem opłat za odbiór odpadów komunalnych, a na dodatkowe zadania brakuje środków. W tym miejscu należy odnieść się jeszcze do jednej bardzo istotnej sprawy. Proponowane na etapie wcześniejszych konsultacji, obowiązku przeznaczenia I % wydatków budżetu na wspomniane działania, a obecnie rekomendacji w tym zakresie, jest nieuprawnioną ingerencją w samodzielność JST jaką jest gmina. Obecnie mowa jest o rekomendacji, jednak nietrudno sobie wyobrazić sytuacje, gdzie wspomniany 1% wydatków, zostanie powiązany z możliwością aplikowanie o środki w ramach programów operacyjnych. Ta sytuacja będzie zmuszać rady gmin do podjęcia uchwały narzuconej przez inną JST, co niewątpliwie nosi znamiona nieuprawnionej ingerencji. Kolejny kontrowersyjny obowiązek: Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od I stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. Należy zwrócić uwagę, iż termin I stycznia 2023 roku jest, mało realny. W przypadku opóźnienia: we wdrażaniu programów operacyjnych, czy wprowadzeniu wyższego dofinansowania w ramach programu: „Czyste powietrze”, jak przeprowadzić wymianę takiej ilości urządzeń grzewczych, w tak krótkim czasie. Nie do zaakceptowania jest sytuacja, że gminy same pozostaną z problemem i aby osiągnąć wspomniane 30%, muszą w zakresie własnych budżetów zapewnić wykonanie wskaźnika. Nawet zachęcając mieszkańców 50% dotacją, jest to dla budżetu gminy Muszyna szacunkowa kwota 7 mln na lata 2021-2023, a takich kosztów gmina nie jest w stanie ponieść. Proponowana zmiana, dotyczy wydłużenia czasu wymiany nieefektywnych źródeł ciepła, Nasza propozycja: • od 1 stycznia 2024 nie przekroczy 40% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy,	wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnych dochodów gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Jedynie wartość procentowa uwzględnia różną wysokość dochodów własnych gmin. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Od 15 maja 2020 Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił uproszczone zasady naboru wniosków o dofinansowanie do programu „Czyste Powietrze”. Nowa wersja programu wprowadza szereg zmian m in. uproszczenie i skrócenie procesu aplikacyjnego w ramach Programu, zmianę i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• od 1 stycznia 2027 nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, Kolejna sprawa dotyczy przygotowania preferencyjnych warunków dla dofinansowania dla bez emisyjnych odnawialnych źródeł energii (pompy ciepła, fotowoltaika, kolektory). Pragnę zwrócić uwagę, że takie inwestycje generują najwyższe koszty. Natomiast efekt ekologiczny tych rozwiązań jest wciąż mocno wątpliwy. Oczywiście rozwiązania te forsują producenci ogniw fotowoltaicznych, baterii solarnych, pomp cieplnych i producenci urządzeń towarzyszących, ale sprawność takich urządzeń w obszarach górskich jest stosunkowo niska, a efekt ekonomiczny i ekologiczny daleki jest od oczekiwań. Przed umieszczeniem tej propozycji w POP należy przeprowadzić pogłębiona analizę wpływu sprawności tych systemów na osiągnięcie efektu ekologicznego i ekonomicznego. Analiza pozwoli odpowiedzieć na pytanie, czy nie lepiej te środki przeznaczyć na działania, które w większym stopniu ograniczą niską emisję. W tej sytuacji propozycje działań, zamieszczonych niżej pozostawiam bez komentarza. Zapewnienie przez jednostki samorządów wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej z OZE Od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% zużywanej przez nie energii elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE W zakresie przez gminę potencjalnych miejsc budowy farm wiatrowych, farm fotowoltaicznych czy małych elektrowni, to w pierwszej kolejności należy dokonać modyfikacji obowiązującego prawa, ponieważ w ramach obecnych uregulowań tych inwestycji praktycznie nie można realizować. Gmina wielokrotnie podejmowała kwestię budowy małych elektrowni wodnych, ale nigdy nie udało się przeznaczyć terenów pod ich budowę, bo znajdujemy się w obszarze Natura 2000 i na obszarze Popradzkiego Parku Krajobrazowego. Ostatnia kwestia to konieczność zakupu energii pochodzącej z OZE. Gminy często tworzą grupy zakupowe, aby taniej zakupić energię. Wprowadzenie dodatkowego wymogu zwiększy koszty zakupu, które już teraz pochłaniają spore środki. Niezrozumiały jest cel wpisania tej propozycji do POP. W naszym kraju udział energii z OZE stanowi niewielki procent w ogólnym bilansie i te niewielkie ilości powinni odbierać dominujący operatorzy, a dodatkowe obciążanie gmin większymi kosztami zakupu energii elektrycznej w tej sytuacji nie ma żadnego racjonalnego uzasadnienia. Reasumując: założenia programu są właściwe, jednak propozycje przygotowane w ramach aktualizacji POP województwa małopolskiego powinny być zracjonalizowane, bowiem nie uwzględniają możliwości finansowych gmin. Proponowane działania w większości powinny być wspierane finansowo przez administrację centralną. Należy też umieścić w aktualizacji propozycje zmian w obowiązującym prawie celem ułatwienia walki z niską emisją. Dla gmin	uproszczenie kryteriów dochodowych, uproszczenie wniosku dotacyjnego, wzmocnienie współpracy z gminami, integrację Programu „Czyste Powietrze" z Programem „Mój Prąd" oraz umożliwienie łączenia dofinansowania oferowanego przez Program z dofinansowaniem gminnych programów ograniczenia niskiej emisji. W gminach Program ochrony powietrza rekomenduje wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym, poprzez uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania oraz realizację przez gminy programu STOP SMOG. Program STOP SMOG finansuje wymianę bądź likwidację źródeł ciepła i termomodernizację w budynku mieszkalnym jednorodzinnym osób ubogich energetycznie. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		problem smogu jest priorytetem, jednak na realizację części proponowanych działań gminy nie posiadają i nie będą posiadać środków w ramach własnych budżetów. Dlatego, należy wprowadzić do programu zmiany zaproponowane w ramach niniejszego pisma, gdyż oparte są one o realia finansowe i prawne. Nie należy podejmować uchwały w sprawie POP WM, aby mieć „dobre samopoczucie" Wspomniany dokument musi uwzględniać możliwości finansowe w ramach działań naprawczych, a często właściwszych ich adresatów.	Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*". Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek wskazanymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1479	**Osoba prywatna**	Uważam, że Kraków jeszcze nie jest gotowy na tak drastyczne kroki w ograniczeniu ruchu dozwolonych pojazdów. Jako właściciel samochodu z silnikiem diesla oraz mieszkaniec centrum Krakowa, uważam że niniejszy projekt nie tylko uderza w moje prawo wolności wyboru, jak również jest nierealny pod względem zasobności portfeli i siły nabywczej mieszkańców miasta. Polaków z rejonu małopolski zwyczajnie nie stać na zakup aut z napędem elektrycznym, jak również na wymianę samochodu co 5 lat. Polityka miasta mająca na celu ograniczenie ruchu samochodowego w centrum, przez którą likwidowane są miejsca parkingowe oraz następuje niewygodna zmiana organizacji ruchu (np. wyłączenia pasu ruchu na ulicach Grzegórzeckiej i Dietla, dzięki ktorym kierowcy trenują umiejętności slalomu) są mocno uciążliwe dla mieszkańców tych dzielnic oraz powodują większe korki, a co za tym idzie większe zanieczyszczenie powietrza. Niestety, zarząd miasta nie proponuje nic w zamian- nie są tworzone publiczne parkingi, ani szybsze/dogodniejsze połączenia komunikacji miejskiej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Uważam, że pogłębianie tych niedogodności niniejsza ustawą jest uderzeniem w swobodę obywatelską mieszkańców miasta.	Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[332] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską.

[332] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[333], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu. Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta. Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[333] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1480	**Osoba prywatna**	Nie	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1481	**Przedsiębiorca**	Jestem posiadaczem kilku samochodów i motocykli klasycznych które biorą udział w pokazach i rajdach pojazdów historycznych. Spełnienie państwa postulatów będzie oznaczać uwięzienie tych pojazdów w garażach , a to spowoduje , że pojazdy te , nikogo włącznie ze mną nie będą cieszyć , a także nie będą wspierać politechnizacji młodzieży obecnej na wyżej wymienionych wydarzeniach , a której w naszym zhumanizowanym kraju tak bardzo potrzeba.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1482	**Osoba prywatna**	Uwazam, ze nie ma powodu do dyskryminowania kierowcow w Krakowie i Malopolsce. Samochod to bezpieczny srodek transportu, co pokazal okres ograniczen, zwiazanych z pandemia Covid19. Jazda rowerem jest zdrowa, ale dla ludzi zdrowych i sprawnych, a spoleczenstwo sie starzeje. Te obostrzenia powiekszaja dysproporcje miedzy bogatymi	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		posiadaczami samochodow elektrycznych i "reszta". Przyczynia sie do wykluczenia osob, ktore nie majac takich pojazdow, nie moga bezpiecznie i za rozsadna cene korzystac z dobr kultury i rozrywek centrum miasta i jego najblizszych okolic.	analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[334]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z

[334] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[335], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1483	**Osoba prywatna**	Dlaczego miasto Kraków chce zdelegalizować samochody zabytkowe? Jak będę wyglądała organizacja rajdów samochodów zabytkowych w Krakowie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom

[335] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1484	**Osoba prywatna**	Zbyt wysokie normy konieczne do spełnienia przez samochody.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach)

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie , podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
1485	**Przedsiębiorca**	nie jestem za wprowadzeniem tych przepisów ponieważ uderzy to same biedne rodziny i tereny zamieszkania gdzie nie ma sieci gazowej i nigdy nie będzie W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. **2.** POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji**	2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u> 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy.	odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które <u>w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń</u>, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie –

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1486	**Urząd Miejski w Starym Sączu**	Działając na podstawie art. 91 ust.2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219) Burmistrz Starego Sącza przekłada uwagi do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego: • przeprowadzenie kontroli interwencyjnych palenisk w ciągu jednego dnia roboczego od zgłoszenia będzie trudne organizacyjnie do realizacji w przypadku gmin, które nie posiadają straży gminnej lub w przypadku dużej liczby zgłoszeń. Proponuję wydłużyć czas przeprowadzenia kontroli przynajmniej w ciągu dwóch dni roboczych od zgłoszenia; • przeprowadzenia inwentaryzacji ogrzewania budynków nie jest możliwe do wykonania w przypadku braku przepisów prawnych zobowiązujących mieszkańców do podania rzetelnych informacji w tym zakresie, również po wykonaniu zmian termomodernizacyjnych w budynku; • zapewnienie, że przez prowadzone działania liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń bez konsekwencji prawnych dla mieszkańca będzie niemożliwa do zrealizowania przez gminy; •analiza skali ubóstwa energetycznego jest trudna do wykonania, ponieważ brak jest jednoznacznych kryteriów (metodologii i wskaźników) przy określaniu tego zjawiska; • zlecanie badania próbek popiołu w przypadku braku jakichkolwiek uzasadnionych podejrzeń co do spalania odpadów w celu spełnienia nałożonych obowiązków budzi zastrzeżenie co do celowości działania bezzasadnie obciążającego budżet gmin	**UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO** Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• zobowiązania gmin do zapewnienia od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej, zużywanej przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej, pochodzącej ze źródeł odnawialnych spowoduje, że gminy nie będą w stanie sprostać tym wymaganiom w tak krótkim czasie z uwagi na wysoki koszt instalacji OZE. Projekt POP dopuszcza inne formy pozyskiwania energii elektrycznej niż tylko własna instalacja OZE m.in. zawarcie umowy na dostawę energii elektrycznej z certyfikatem pochodzenia z OZE. Na dzień dzisiejszy taką ofertę ma tylko Tauron oraz PSG. Brak konkurencji może przełożyć się na wyższe ceny zakupu energii elektrycznej, zwłaszcza w sytuacji zwiększonego zainteresowania usługą tego typu. Skutkiem będzie dodatkowe obciążenie budżetu. Proponuję wydłużyć okres odpowiednio o co najmniej 2 i 4 lata. Chciałbym zwrócić uwagę, że obowiązki nałożone na gminy w roku 2020, jak np. przeprowadzenia kontroli, będą trudne do wykonania przez samorządy ze względu na sytuację epidemiologiczną, a obniżone dochody gmin wskutek pandemii mogą znacznie ograniczyć możliwość realizacji działań ujętych w programie. Mając na względzie poprawę jakości powietrza założenia programu są właściwe. Jednakże proponowane działania nie uwzględniają możliwości finansowych gmin i ich mieszkańców. Wyrażam nadzieję, że przedstawione uwagi zostaną przeanalizowane w kontekście realnych możliwości wprowadzenia działań.	Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Aby ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji

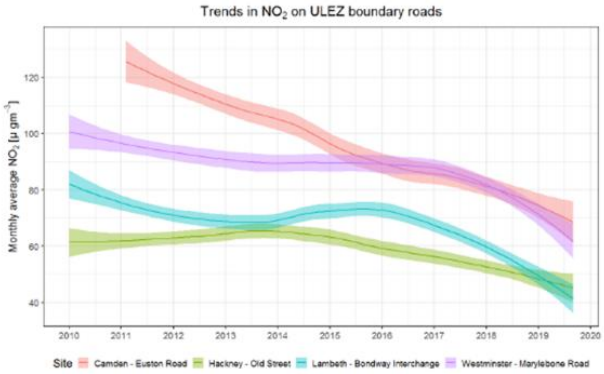
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność wdrożenia niezbędnych zmian w gminach. Rokiem bazowym w niniejszym Programie ochrony powietrza jest rok 2018. W związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczącym wieloletnich naruszeń przepisów unijnych w zakresie jakości powietrza, Polska została zobowiązana do podjęcia skutecznych działań oraz nowelizacji przepisów ustawy *Prawo ochrony środowiska*, by dokonać poprawnej transpozycji tzw. Dyrektywy CAFE (Clean Air for Europe). W ramach nowelizacji ustawy wszystkie zarządy województw zostały zobowiązane wykonać programy ochrony powietrza w oparciu o nowe przepisy oraz w oparciu o ocenę jakości powietrza w 2018 roku. W roku tym stwierdzono przekroczenia standardów jakości powietrza we wszystkich strefach województwa małopolskiego, stąd Program obejmuje całe województwo. Warto podkreślić, iż zgodnie przepisami Program ochrony powietrza musi zostać przyjęty do 30 września 2020 roku. Wszystkie planowane zadania zostały przeanalizowane i wybrane w sposób umożliwiający osiągnięcie największego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			efektu poprawy jakości powietrza z wykorzystaniem dostępnych środków finansowych. Opóźnienia w realizacji zadań na rzecz klimatu i środowiska wywołane epidemią Covid-19 nie spowodują spowolnienia działań. Działania na rzecz czystego powietrza staną się kołem zamachowym gospodarki i będą jeszcze bardziej zintensyfikowane. Program Priorytetowy Czyste Powietrze czy Program Mój Prąd staną się jednych z głównych środków mających pobudzić gospodarkę poprzez inwestycje w odnawialne źródła energii oraz poprawę efektywności energetycznej w sektorze komunalno-bytowym. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek wskazanymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1487	**Osoba prywatna**	Moje uwagi dotyczą transportu i ograniczeń z nimi związanymi: -Błędem jest wiązanie normy EURO z emisją zanieczyszczeń - norma euro zależna jest od kategorii pojazdu i tak małe auto miejskie niespełniające EURO5 emituje znacznie mniej zanieczyszczeń niż duże samochód o masie ponad 2t klasy SUV spełniający normę EURO6. Pojazdy te zwykle i tak przewożą jedynie kierowcę. -Osobne wymagania dotyczące norm euro stawiane są motocyklom - kiedy dla samochodów osobowych wchodziła euro5 dla motocykli obowiązuje euro 3 - dlatego należy również obniżyć wymagania stawiane motocyklom, bądź całkowicie je znieść, ponieważ jednoślady emitują znikomą część zanieczyszczeń. -Pojazdy zabytkowe przykładem większość miast wprowadzających obostrzenia powinny być wyłączone z powyższego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1488	**Osoba prywatna**	Są to pseudo konsultacje bolszewicką metodą, głęboko ukryte, bez powiadomienia opinii publicznej i w czasie ograniczeń związanych z COVID-19. Co mnie nie dziwi, biorąc pod uwagę kto za tymi pomysłami stoi, np. "Alarm Smogowy". Chciałem się do "Alarmu Smogowego" zapisać, ale potrzeba 2 członków wprowadzających a lista członków jest tajna. Ja znam tylko 2 i żaden mnie nie zarekomenduje: byłego dyrektora IV Departamentu SB (do walki z Kościołem), potem komendanta krakowskiego ZOMO, który zmienił nazwisko (mieszka przy ul. Mlaskotów) i pasożyta na podatnikach (całe życie działa w opłacanych przez podatników "fundacjach"), który z aktywisty gejowskiego zmienił się w ekologicznego (widać to bardziej popłatne), dawniej (nie wiem czy teraz) mieszkającego przy ul. Poselskiej, prywatnie syna oficera WSI z PRL. Dlatego takie bolszewickie metody "konsultacji społecznych" mnie nie dziwią. Chcecie konsultacji w tak ważnej dla mieszkańców sprawie jak zakaz wjazdu diesli i starszych samochodów do miasta - zróbcie jak w demokratycznych krajach referendum mieszkańców w tej sprawie, a nie bolszewizm z pseudopoparciem "mieszkańców". Dodatkowo jeszcze wasza strona webowa do "konsultacji" wczoraj i przedwczoraj nie działała. Urzędnikom miejskim i działaczom fundacji pasożytujących na podatnikach w dupach się chyba z dobrobytu na krwawicy podatników poprzewracało i wyalienowali się ze społeczeństwa, jak "myślą", że w biednej Polsce, która po COVID-19 jeszcze zbiednieje, można "dla dobra mieszkańców" zakazać im wjazdu dieslami i starszymi samochodami do własnego miasta, bo każdy tak zarabia jak wspomniany SBek i stać go na nowy samochód. Podobne zakazy w Niemczech ani trochę nie poprawiły jakości powietrza (nawet pogorszyły, bo wyśrubowane normy spełniają tylko duże drogie nowe samochody, które palą więcej od małych tanich) i powszechnie wiadomo, że większość zanieczyszczeń samochód wytwarza przy swojej produkcji, a nie eksploatacji, więc im dłużej jest eksploatowany, zamiast być złomowany po upływie gwarancji, tym mniejsze obciążenie dla środowiska. Urzędnicy miejscy z tym zakazem chcą też jak widzę zniszczyć do reszty polski bilans handlowy i ratować niemiecki przemysł samochodowy. Wasz pomysł z zakazem palenia drewnem w kominkach (wolno w Alpach, wolno w Skandynawii, wolno w Berlinie, nie wolno w Krakowie, bo jakieś ekodebile dorwały się do władzy) podobnie na jakość powietrza w Krakowie pozytywnie nie wpłynął.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie , gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek wskazanymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1489	**Osoba prywatna**	Jako osoba prywatna pragnę aby wzięto pod uwagę samochody zabytkowe/klasyczne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1490	**Osoba prywatna**	Jestem właścicielem kilku pojazdów klasycznych, utrzymuję je w stanie idealnym i nie zgadzam się abym nie mógł poruszać się po mieście gdy auto spełnia wszystkie normy producenta. Takie działania doprowadzą do usunięcia wielu klasyków z dróg co moim zdaniem jest niedopuszczalne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1491	**Osoba prywatna**	Dlaczego właściwie Kraków chce z delegalizować klasyki? Klasyki które w ciągu roku robią nawet mniej kilometrów niż niektóre pojazdy dziennie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1492	**Osoba prywatna**	Z treści Programu ochrony powietrza wynika, że niedozwolone będzie użytkowanie pojazdów zabytkowych (ze względu na niespełnianie odpowiedniej normy EURO). Jest to rażące niedopatrzenie, które wymaga zmiany. Pojazdy zabytkowe, muszą mieć możliwość poruszania się po drogach publicznych na terenie całego województwa w tym największych miast.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1493	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować samochody klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1494	**Osoba prywatna**	Moja ocena negatywna dotyczy ograniczenia poruszania się w ramach obwodnic II a potem IV tylko samochodów z min Euro 4. Większość mieszkańców nie będzie mogła spełnić kryterium ze względów finansowych. Z drugiej strony drożeje komunikacja miejska więc brak jest alternatywy dla mniej zamożnych mieszkańców.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1495	**Osoba prywatna**	Popieram w całości wprowadzenie nowego programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego a w szczególności stref ograniczających wjazd starych samochodów do Miasta Krakowa.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji POP

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1496	**Osoba prywatna**	Propozycje odnośnie transportu są przewymiarowane. jako mieszkaniec Krakowa i strefy która dotyczy tego projektu nie widzę sensownego powodu uderzania w mieszkańców naszego miasta pod pretekstem zmniejszenia zanieczyszczenia powodowanego ruchem samochodowym. Ostatnie miesiące jak i wiele badan pokazuje wyraźnie ze główne przyczyny smogu w Krakowie leżą gdzie indziej	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[336], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do

[336] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1497	**Przedsiębiorca**	Zdecydowanie popieram proponowane zmiany. Założone terminy są wystarczająco długie, aby zaimpaktowane osoby, organizacje lub przedsiębiorstwa dostosowały się do zaleceń. Trzeba zauważyć, że koszty zmiany samochodów na nowsze, spełniające zalecenia, są dużo niższe niż zmiana ogrzewania budynków, łącznie z termomodernizacją, a przecież ostatecznie wszyscy w Krakowie się dostosowali do zakazu palenia paliwami stałymi. Norma Euro-5 została wprowadzona w 2011, czyli w 2023 pierwsze samochody ją spełniające będą już 12-letnie. Koszt typowego 12-letniego samochodu to 7-25 tys, a tak naprawdę trzeba wziąć różnicę pomiędzy sprzedażą starego, a kupnem nowszego, wciąż używanego samochodu. Okaże się wtedy, że koszt zmiany odpowiednio niższy. Oczywiście, pozostaje kwestia właścicieli o niskich dochodach, którzy jeżdżą samochodami, praktycznie nie mającymi żadnej wartości, ale wciąż sprawnymi. Niemniej jednak samochód nie jest towarem podstawowej potrzeby, w mieście można łatwo go zastąpić transportem publicznym lub rowerem. Przeciwny zatem byłbym wszelkim dotacjom, związanym z wymianem samochodów na nowsze. Taki program może miałby sens jedynie wtedy, gdyby służył jako środek promocji, potrzebny na uzyskanie poparcia wśród mieszkańców.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1498	**Gmina Miejska Kraków**	DZIAŁANIA KRÓTKOTERMINOWE 1. Projekt Programu Ochrony Powietrza w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia kod czerwony w działaniach krótkoterminowych nakłada na Prezydentów i Rady Miast na prawach powiatu m.in. obligatoryjny obowiązek wprowadzenia bezpłatnej komunikacji publicznej oraz w przypadku Krakowa zakaz wjazdu samochodów ciężarowych o masie powyżej 3,5 tony do obszaru wewnątrz II obwodnicy miasta. Z uwagi na brak wymiernego efektu ekologicznego w wyniku wprowadzenia ww. działań wnioskuję o usunięcie zapisu nakazującego obligatoryjną ich realizację. Wdrożenie czasowej organizacji ruchu w sytuacji wystąpienia przekroczeń określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu wiąże się z dużymi kosztami dla miasta, zbyt krótkim czasem na jej realizację i poinformowanie kierujących pojazdami o wprowadzanych ograniczeniach, co skutkować będzie brakiem osiągnięcia zamierzonego efektu ekologicznego. Wprowadzenie skutecznej zmiany w organizacji ruchu w jeden dzień na okres kilkunastu godzin nie jest realne i może prowadzić do dezorganizacji ruchu. Nie ma jednoznacznego potwierdzenia, aby realizacja tak krótkotrwałych zadań przekładała się na spadek stężeń na stacjach monitoringowych. W tak krótkim czasie tylko warunki meteorologiczne mogą wpłynąć na obniżenie stężenia zanieczyszczeń. Zmiana stężeń w odniesieniu do krótkiego (dobowego) przedziału czasowego związana jest bardziej ze zmianą	**CZĘŚCIOWO UWZZGLĘDNIONO** DZIAŁANIA KRÓTKOTERMINOWE 1. Uwaga została uwzględniona – wprowadzenie bezpłatnej komunikacji publicznej w momencie ogłoszenia III stopnia Zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza zostało wskazane jako opcjonalne. Zakaz wjazdu samochodów o masie powyżej 3,5 t na określony obszar po ogłoszeniu 3 stopnia zagrożenia został wskazany jako opcjonalny. 2. Działanie zostało ograniczone do zakazu prac budowlanych w dniach, w których ogłoszony zostanie III stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Działanie to zostało wyznaczone zgodnie z *Przykładami możliwych działań krótkoterminowych i ograniczeń wynikających z planu działań krótkoterminowych*, tj. Załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych.* Kwestia wpływu wdrażania działań krótkoterminowych na realizację prac budowlanych na terenie miasta powinna być uwzględniana w umowach zawieranych przez obszarów, gdzie wprowadza się ograniczenia.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sytuacji meteorologicznej niż z zaproponowanymi ww. działaniami, które w takiej sytuacji są zadaniami pozorowanymi i narażają miasto na koszty. Ponadto zwraca się uwagę, iż zakaz wjazdu samochodów ciężarowych o masie powyżej 3,5 tony do obszaru wewnątrz II obwodnicy miasta nie może obejmować pojazdów wykonujących czynności związane z czyszczeniem dróg i odbiorem odpadów. Prowadzone obserwacje wykazują również brak wymiernych efektów ekologicznych w wyniku wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej. Bezpłatna komunikacja w dni z przekroczeniem poziomów substancji nie wpływa na zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów. Mieszkańcy pomimo możliwości skorzystania z darmowego przejazdu nie rezygnują w te dni z poruszania się indywidualnymi środkami transportu. W przypadku wprowadzenia bezpłatnej komunikacji informacja o jej wprowadzeniu powinna być podana najpóźniej o 4 rano. Zgodnie z zapisem projektu POP (rozdział 10 pkt. 10.3 - załącznik nr 2) uruchomienie zadań krótkoterminowych, wdrażane będzie m.in. w sytuacjach ryzyka wystąpienia przekroczeń poziomów substancji. Na podstawie analizy prowadzonej w Centrum Zarządzania Kryzysowego Miasta Krakowa stwierdzono, że sprawdzalność komunikatów GIOŚ w stosunku do całego obszaru miasta wynosiła 0%, jedynie w sporadycznych przypadkach komunikaty odnoszące się do pojedynczych stacji miały sprawdzalność na poziomie 0-21% (w załączeniu analiza), 37 dni z nietrafionymi prognozami to dla miasta strata ok 37 mln zł. Biorąc pod uwagę bardzo niską sprawdzalność prognoz jakości powietrza - wprowadzanie wszelkich ograniczeń krótkoterminowych nie przyniesie wymiernych korzyści, gdyż nie będą one wprowadzane w odpowiednim czasie. Przy tak niskiej sprawdzalności prognoz nie jest to ekonomicznie zasadne i generuje wiele problemów organizacyjnych. Reasumując dokument wprowadza dla Krakowa restrykcyjne zasady, bez analizy konsekwencji w różnych dziedzinach zarządzania miastem. 2. Powstaje też problem dotyczący zakazu realizacji prac drogowych i budowlanych związanych z emisją pyłu do powietrza w obszarach zabudowanych za wyjątkiem remontów prowadzonych w trybie awaryjnym i interwencyjnym. Skoro bowiem wszelkie prace w trakcie obowiązywania tzw. kodu czerwonego mają zostać wstrzymane, to jak wstrzymanie tych prac przekładać się będzie na kwestię realizacji zobowiązań umownych wynikających z kontraktów zawartych z wykonawcami. Powstaje wątpliwość czy będą oni mogli skutecznie uwolnić się od realizacji zadań we wskazanych terminach - pozostają prawne wątpliwości dotyczące nałożenia na nich kar umownych. Należy wypracować jednolite stanowisko w tym zakresie na poziomie wojewódzkim, albowiem poruszany problem nie będzie dotyczyć wyłącznie Krakowa. Powyższe nie jest przedmiotem regulacji w samym Programie, niemniej jednak zwraca się uwagę na tą kwestię na etapie tworzenia projektu.	3. Jak już wskazano w ramach raportu z pierwszej tury konsultacji społecznych – Zarząd Województwa nie ma wpływu na sposób ogłaszania stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Informację o ryzyku przekroczenia poziomu informowania/alarmowego Zarząd Województwa otrzymuje w tym samym czasie co Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego od Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Krakowie (GIOŚ). Procedura ta nie jest opisywana w Programie, gdyż należy ona do decyzji/kompetencji GIOŚ i może ulec zmianie w kolejnych latach. Zadaniem Zarządu Województwa jest przygotowanie Planu działań krótkoterminowych wdrażanych w przypadku ogłoszenia ryzyka przekroczenia ww. poziomów. Ich wprowadzanie jest niezależne od Zarządu Województwa. 4. Nazewnictwo pozostało niezmienione, gdyż wykorzystywane jest od lat w województwie małopolskim. Spotkało się to z akceptacją zarówno Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Krakowie, jak i Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego. Zarówno gminy, powiaty, jak i przede wszystkim mieszkańcy są przyzwyczajeni do przedstawionego w Planie nazewnictwa połączonego z oznaczeniem kolorystycznym. Zmiany w tym zakresie prowadziłyby do niepotrzebnej dezinformacji. W Planie działań krótkoterminowych wskazuje się ponadto na fakt, iż II stopień oznacza ryzyko przekroczenia poziomu informowania, a III stopień – ryzyko przekroczenia poziomu alarmowego. Plan działań krótkoterminowych został również przedstawiony do zaopiniowania przez Ministra Klimatu, który również nie złożył w tym zakresie uwag. Zaproponowany w Programie zapis nie stoi w sprzeczności z zapisami Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.* 5. Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona z uwzględnieniem możliwości organizacyjnych i finansowych gmin. W trakcie konsultacji społecznych wielokrotnie wnioskowano o zmniejszenie ww. liczby. Zarząd Województwa Małopolskiego ma świadomość konieczności zintensyfikowania działań kontrolnych, dlatego też w Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do współfinansowania doposażenia straży międzygminnych w ramach środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027. Powołanie służb, które będą realizowały jedynie działania kontrolne, pozwoli zwiększyć ich skuteczność oraz zapewnić ich realizację w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Projekt Programu wprowadzając zakaz prowadzenia prac drogowych i budowlanych nie wskazuje jednocześnie podmiotu, którego obowiązkiem będzie egzekwowanie wprowadzonego zakazu. Zakaz prowadzenia prac drogowych i budowlanych będzie generował trudne do określenia wydłużenie terminów realizacji inwestycji i związane z tym roszczenia wykonawców robót związane z przestojami. Zapis ten rodzi również wątpliwości interpretacyjne, jakie roboty związane z emisją pyłów i wykonywane w jakiej skali mają być objęte zakazem (np. wykonywanie gładzi gipsowej wewnątrz pomieszczeń pomimo stosowania szlifierek z odsysaniem pyłów generuje jednak pewną niewielką ilość pyłu ‑czy ten zakaz będzie dotyczył również takich prac wewnętrznych?) Proponuje się zmianę zapisu ujętego w POP - „Zakaz prac drogowych i budowlanych związanych z emisją pyłu do powietrza" na „Minimalizowanie emisji pyłu do powietrza pochodzącego z prac drogowych i budowalnych poprzez m.in.: – systematyczne sprzątanie placu budowy; – zraszanie pylących i zanieczyszczonych powierzchni dróg (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym) z wyjątkiem okresu zimowego; – w miejscach wyjazdu sprzętu ciężkiego z placu budowy na drogi należy zainstalować stanowiska, gdzie będzie się odbywać usuwanie gruntu lub błota z kół pojazdów oraz systematycznie sprzątać te odcinki dróg; – stosowanie cięcia elementów betonowych piłą na „mokro"; – na samochodach przewożących materiały pylące lub emitujące gazy (np. masa bitumiczna, kruszywo) należy stosować zabezpieczenia tj. plandeki lub innego typu przykrycia. Podobnie sprawa wygląda w przypadku zajęcia pasa drogowego, które odbywa się w drodze decyzji administracyjnej. Pomijając kwestię modyfikacji samej treści decyzji (m.in. zobowiązanie do wstrzymania prac w razie wprowadzenia kodu czerwonego), należy rozważyć czy wobec możliwości przedłużającego się kodu czerwonego można odmówić wydania decyzji administracyjnej na zajęcie pasa drogowego. 3. W projekcie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego brak jednoznacznego wskazania metodologii sposobu ogłaszania 2 i 3 stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. 4. Wprowadzone w projekcie nazewnictwo „2 oraz 3 stopień zagrożenia" powinno zostać zamienione i odpowiadać zapisowi rozporządzenia Ministra Środowiska (2 stopień zagrożenia poziom informowania, 3 stopień zagrożenia poziom alarmowania). 5. Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań uchwały antysmogowej w przypadku drugiego i trzeciego stopnia	gminach, gdzie brak jest straży miejskiej/gminnej. Obecnie liczba kontroli musi być dostosowana do możliwości gmin. 6. Dmuchawy używane są jesienią, kiedy to często ma miejsce ryzyko przekroczenia poziomów informowania i alarmowego. W dniach z przekroczeniami norm jakości powietrza istotne są wszelkie działania, które mogą ograniczyć zanieczyszczenie powietrza bądź co najmniej zapobiegać dodatkowej emisji. Używanie dmuchaw wiąże się z unosem pyłów z powierzchni, co potęguje zły stan jakości powietrza. Jako, iż ich wykorzystanie nie jest niezbędne i ograniczenie ich wykorzystania w dniach z najgorszą jakością powietrza nie powoduje znacznych utrudnień, wskazuje się je do realizacji w ramach planu działań krótkoterminowych. BAZY DANYCH, INWENTARYZACJA EMISJI, MODELOWANIE 1,2. Zarząd Województwa popiera przedstawioną opinią. Z tego też względu od lat prowadzona jest Baza inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce, która jest uzupełniania o dane inwentaryzacyjne, również przez Gminę Miejską Kraków. Baza ta jest pierwszym takim narzędziem w Polsce i posłużyła jako wzór do stworzenia Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków. Zarząd Województwa wyraża głęboką nadzieję, że CEEB zostanie niezwłocznie uruchomiona na szczeblu centralnym, co pozwoli na zebranie danych o źródłach ogrzewania i budynkach, a co za tym idzie, zwiększenie dokładności analiz przeprowadzanych, m.in. na potrzebę programów ochrony powietrza. Obecnie Program ochrony powietrza oparty jest o najlepsze dostępne dane – w tym dane z Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce oraz Centralnej Bazy Emisyjnej przygotowanej dla całego kraju przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami. Warto podkreślić, iż problematyka inwentaryzacji emisji zanieczyszczeń oraz modelowania była poruszana w trakcie konsultowania *Metodyki inwentaryzacji emisji zanieczyszczeń* w listopadzie 2019 roku. Jak wspomniano wyżej – kwestia inwentaryzacji jest jedną z kluczowych kwestii w planowania działań naprawczych, dlatego ponownie wskazano działanie do realizacji przez gminy. 3. W rozdziale 17.2. Załącznika nr 2 do Uchwały przedstawiono opis metod modelowania rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykorzystanych w analizach. 4. Celem badania jest identyfikacja źródeł zanieczyszczeń pyłowych powietrza. Nie określa się metodyki badań na etapie przygotowania Programu, gdyż

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zagrożenia w ilości wskazanej w projekcie Programu (str. 62, 63) jest niewystarczający i nieadekwatny do zagrożenia i stopnia problemu. Skuteczność działań we wskazanych ilościach będzie nieodczuwalna a działania będą nieuzasadnione. 6. Wprowadzanie jako działania krótkoterminowego przy zagrożeniu drugiego oraz trzeciego stopnia zakazu stosowania dmuchaw do liści jest działaniem nieadekwatnym . do skali problemu, możliwym do zastosowania na początku sezonu grzewczego (zimą i wiosną dmuchawy nie są używane). BAZY DANYCH, INWENTARYZACJA EMISJI, MODELOWANIE 1. Podtrzymuje się stanowisko dotyczące konieczności powstania szczegółowej bazy danych. Kompletna, uporządkowana, zawierająca aktualne dane baza wszystkich typów emisji powinna stanowić podstawę do planowania działań naprawczych zarówno w skali regionu jak i poszczególnych stref objętych POP. 2. Podstawą działań naprawczych dotyczących jakości powietrza jest solidna informacja o emisji zanieczyszczeń. W dalszym ciągu aktualny projekt POP traktuje ten obszar wiedzy: opis metodyki inwentaryzacji i modelowania zbyt lakonicznie. Brakuje zestawień czy porównań emisji w stosunku do poprzednich programów ochrony powietrza. Rzetelne wykonanie inwentaryzacji emisji, modelowania jakości powietrza przy zastosowaniu odpowiednich narzędzi powinno być podstawą programu ochrony powietrza. Aktualny program ochrony powietrza dopiero zaczyna nakładać obowiązek inwentaryzacji emisji. W związku z czym nasuwa się pytanie podstawowe - jeśli nie mamy odpowiedniej jakości danych o emisji to na jakiej podstawie został opracowany Projekt Programu ochrony powietrza. 3. Bez precyzyjnej informacji dotyczącej stopnia kompletności danych wejściowych na podstawie których prowadzono symulacje komputerowe oraz jakości tych danych, nie sposób ocenić poprawności wyprowadzonych wniosków oraz poziomu ich niepewności. Konieczne jest wskazanie instrumentów i narzędzi, które zapewnią kompletność i spójność wszystkich baz danych. Z analizowanego projektu POP nie wynika, czy w prowadzonych obliczeniach modelowych uwzględniano wpływ na wyniki obliczeń zjawisk przemian chemicznych substancji w powietrzu. Ewentualne zaniechanie w procesie obliczeniowym wpływu wspomnianych zjawisk w sposób istotny może zaburzyć rzeczywisty obraz poziomu oraz rozkładu przestrzennego stężeń modelowanych substancji pyłowo-gazowych w powietrzu.	konieczne jest przeprowadzenie eksperckich konsultacji w niniejszym temacie przed zleceniem wykonania zadania. 5. Analizy trendów stężeń zanieczyszczeń przeprowadzane są corocznie w ramach Podsumowania realizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. EMISJA POWIERZCHNIOWA, TERMOMODERNIZACJA, OZE 1. Ze względu na ograniczenia kadrowe i organizacyjne w gminach dysponujących mniejszym budżetem niż Gmina Miejska Kraków nie wprowadza się liczby kontroli na poziomie zaproponowanym w uwadze. Istotnie w Programie możliwe jest wskazanie obowiązku kontroli wszystkich palenisk każdego roku we wszystkich gminach – działanie to byłoby w pełni zasadne. Jednak wyznaczanie obowiązków musi być również oparte na analizie możliwości ich realizacji. W przypadku Miasta Krakowa od 1 września 2019 roku obowiązuje zakaz spalania paliw stałych na terenie całego miasta. Z uwagi na fakt, iż, mimo zakazu, nadal eksploatowane są urządzenia na paliwa stałe, konieczne jest monitorowanie i egzekwowanie przestrzegania zapisów uchwały. 2. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		4. Projekt zakłada przeprowadzenie badań składu pyłu pod kątem źródeł pochodzenia. Opis zadania jest bardzo nieprecyzyjny i nie wiadomo jakie techniki mają być zastosowane oraz jaki jest cel badań. 5. Brakuje informacji o konieczności prowadzenia badań w zakresie analizy trendów stężeń zanieczyszczeń powietrza w województwie małopolskim w kontekście oceny dotychczasowych efektów realizacji programów naprawczych. Tego typu badania zostały do tej pory wykonane tylko i wyłącznie w Krakowie na zlecenie GMK. EMISJA POWIERZCHNIOWA, TERMOMODERNIZACJA, OZE 1. Proponowana liczba kontroli emisji powierzchniowej nie jest adekwatna do rangi problemu i skali zagrożenia. Z uwagi na katastrofalne przekroczenia w szczególności poziomu benzo(a)pirenu w Małopolsce (przykładowo: Nowy Targ, Nowy Sącz, Tuchów) należy wprowadzić zdecydowanie bardziej restrykcyjne działania w celu obniżenia poziomu tej substancji poprzez np. zintensyfikowane kontrole ukierunkowane na egzekwowanie spalania odpadów. Mając na względzie dramatyczną sytuację w zakresie przekroczeń tej substancji corocznie powinno zostać skontrolowanych 100 procent palenisk w sezonie grzewczym w obszarach, na których poziom przekroczeń jest największy. Projekt Programu nakłada obowiązek dla Krakowa przeprowadzenia corocznie kontroli wszystkich budynków, w których nadal eksploatowane są indywidualne paleniska na paliwa stałe, pomimo, iż to nie Kraków boryka się z największymi przekroczeniami tej substancji (rok 2018: Kraków - 5.5 ng/m3, Nowy Targ 18,3 ng/m3, przy normie 1 ng/m3). Aktualizacja programu praktycznie nie wskazuje jak skutecznie osiągnąć dopuszczalny poziom benzo(a)pirenu - a jest to podstawowy obowiązek programu. Podtrzymuje się opinię, aby kontrole (łącznie systemowe i interwencyjne), prowadzone były w Gminach systematycznie przez cały okres grzewczy i obejmowały minimum 50% budynków opalanych paliwem stałym. W przypadku braku zgłoszeń interwencyjnych, kontrole systemowe winny objąć również 50% budynków. Kontrole te winny być prowadzone zarówno w celu egzekwowania przestrzegania uchwał antysmogowych jak również w celu kontroli spalania odpadów w paleniskach. 2. "Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych" zasoby energii odnawialnej w różnych gminach i powiatach są zróżnicowane. Stosowanie jednorodnych wytycznych dla gmin ubogich i bogatych we wspomniane zasoby może doprowadzić do nieefektywnego wykorzystania tych źródeł, co może skutkować dodatnim bilansem śladu węglowego.	odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 3. W Programie wyznaczono do realizacji obowiązki, których realizacja ma celu osiągnięcie efektu ekologicznego. Zatrudnienie Ekodoradców czy utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze ma jest konieczne, aby upowszechnić Program Czyste Powietrze (oraz inne formy dofinansowania) i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, konieczne jest wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Miasto Kraków również prowadzi Centrum Doradztwa Energetycznego, gdzie Ekodoradcy pomagają mieszkańcom w uzyskaniu dofinansowania do inwestycji proekologicznych. Dzięki ich pracy udało się dokonać likwidacji niemal wszystkich urządzeń na paliwa stałe. To doświadczenia Miasta Krakowa powinny potwierdzać słuszność wskazanego do realizacji działania. 4. Biorąc pod uwagę różną dostępność środków finansowych w gminach województwa, wyznacza się działania, na które gminy mają realny wpływ, nawet w przypadku braku możliwości tworzenia własnych programów dofinansowań. Działanie te, jak wspomniano wyżej, przełożyć się mają na osiągnięcie efektów ekologicznych. 5. Wypracowane przez Urząd Miasta Krakowa kanały komunikacji z mieszkańcami są ważnym doświadczeniem i przykładem wartym naśladowania. Celem przygotowania aplikacji Ekointerwencja było zapewnienie narzędzia w skali wojewódzkiej. Dlatego też, gdy zgłoszenia realizowane są wg wyboru mieszkańców poprzez aplikację Ekointerwencja, należy potraktować je jako zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska i realizować kontrole. Wpisanie zadania w Programie nie miało na celu dyskryminacji narzędzi miasta Krakowa, a zapewnienie, by mieszkańcy wszystkich gmin mieli dostęp do narzędzia egzekwowania przepisów ochrony środowiska. 6. Uwaga została uwzględniona.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		3. Zaktualizowany POP kładzie nacisk na działania pośrednie m.in. zatrudnianie ekodoradców, a nie na działania bezpośrednio służące poprawie jakości powietrza, w szczególności zadania inwestycyjne. Powyższe rodzi obawę czy założone w Programie cele zostaną zrealizowane. 4. Rekomendowanie przeznaczenia w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza jest słuszne, niemniej jednak wątpliwości budzi przeznaczanie tych środków w większości na działania miękkie zamiast działania inwestycyjne. 5. Projekt zakłada (podrozdział 8.2.1.), iż „do 31 października 2020 roku na oficjalnej stronie internetowej gminy (w widocznym miejscu na stronie głównej) należy zamieścić następujące informacje: odnośnik do aplikacji Ekointerwencja (możliwości zgłoszenia naruszenia przepisów ochrony środowiska)". Projekt POP faworyzuje aplikację „ekointerwencja" administrowaną przez Urząd Marszałkowski, co godzi w dotychczasowy system odbierania interwencji w Krakowie. W 2019 r., do Straży Miejskiej Miasta Krakowa wpłynęło łącznie 2920 zgłoszeń interwencyjnych z zakresu kontroli przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów. Numer alarmowy 986 przejął 87 % zgłoszeń, aplikacja „Powietrze Kraków" 12 %, ekointerwencja 1 % zgłoszeń. Promowanie kolejnego formularza zgłoszeniowego na terenie Miasta Krakowa powoduje dezinformację mieszkańców (powielanie zgłoszeń), którzy nie będą pewni, gdzie przekazać interwencje, aby zostały prawidłowo zrealizowane. Ekointerwencję należy rozwijać i promować w gminach, gdzie nie funkcjonuje żaden system przyjmowania zgłoszeń interwencyjnych, a w projekcie POP uznać za narzędzie fakultatywne. Kraków mając świadomość zagrożenia powodowanego zanieczyszczeniem powietrza przez ostatnie kilkanaście lat wypracował i zoptymalizował ścieżki komunikacji z mieszkańcami, które funkcjonują i przynoszą efekty nie tylko statystyczne. Ponadto należy stwierdzić, że przyjmowanie zgłoszeń za pośrednictwem aplikacji „ekointerwencja" wyklucza udział znacznej części społeczeństwa komunikującej się z urzędami, bez udziału narzędzi informatycznych. Nadmieniam, że w regulaminie „ekointerwencji" znajduje się zapis: „Zasoby systemu nie mogą być traktowane jako dokumenty oficjalne. Nie mogą też być podstawą jakichkolwiek czynności sądowych czy administracyjnych". Biorąc pod uwagę powyższe wnioski należy stwierdzić, że aplikacja „ekointerwencja" dla potrzeb Straży Miejskiej Miasta Krakowa jest prawnie bezużytecznym narzędziem. 6. W dalszej części projekt POP zakłada (podrozdział 8.2.1.): "Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza:	7. Nie wprowadza się obowiązków związanych z analizowanym kierunkiem działań. Kierunek ten był jedynie przedmiotem analizy i nie wynika z niego konieczność podejmowania działań. 8. Gmina Miejska Kraków może utrzymać realizowany program osłonowy. Tego typu programy są realizowane również w innych gminach, brak jest zatem uzasadnienia dla wskazywania ich w Programie, w szczególności ze względu na fakt, iż ich zasady i ramy czasowe mogą się zmieniać. 9. W Programie doprecyzowano, w jaki sposób należy podejść do pojęcia ubóstwa energetycznego w kontekście analizy, jaką należy przygotować. (str. 44 Załącznika nr 1 do Uchwały). Ponadto Zarząd Województwa dostarczy wytyczne do przygotowania ww. analizy (str. 46 Załącznika nr 1). Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. 10. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Ponadto wprowadza się w Programie ograniczenia w finansowaniu ze środków publicznych urządzeń zasilanych paliwami stałymi. 11. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska czy Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązki w zakresie współpracy. 12. Działanie wskazane w uwadze nie stanowi przedmiotu analiz prowadzonych na potrzebę Programu ochrony powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		– w przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska." W Krakowie, aktualnie obowiązująca uchwała antysmogowa zakazuje spalania paliw stałych w instalacjach, więc pobieranie próbek popiołu w celu ich badania nie jest uzasadnione. Postuluje się, aby wyłączono Kraków z powyższego obowiązku. 7. Wnosi się o doprecyzowanie, czy zakładana systematyczna rezygnacja do roku 2050 z ogrzewania budynków już istniejących paliwami kopalnianymi zakłada również konieczność eliminowania ogrzewania w budynkach zasilanych w ciepło z miejskiej sieci cieplnej. W tym miejscu wyjaśnia się, że większość budynków w Krakowie jest zasilane w energię cieplną z miejskiej sieci cieplnej. 8. Rekomenduje się wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym poprzez uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania. Z uwagi na fakt , że Miasto Kraków od roku 2014 realizuje Lokalne Programy Osłonowe w tym do zwiększonych kosztów grzewczych (LPO) oraz do zmiany systemu ogrzewania na paliwo stałe na proekologiczne (POPS) proponuje się wprowadzić zapisy o tym informujące zarówno do POP jak i do streszczenia. 9. Doprecyzowania w ramach Programu wymaga pojęcie „ubóstwa energetycznego" –a zatem czy odnosi się ono do osób spełniających określone w art. IId ust. 1 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów warunki dotyczące dochodu, środków własnych i zasobów, czy też jego zakres należy rozumieć inaczej. Warto podkreślić, że nie ma ustawowej definicji ubóstwa energetycznego. Dlatego niejasne są kryteria wykonania analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie. Jeżeli przyjmie się, że ubóstwo energetyczne równa się ubóstwu dochodowemu to należałoby wskazać o jakie kwoty dochodu należy się oprzeć dokonując analizy. Najwłaściwszym rozwiązaniem byłoby zdefiniowanie ubóstwa energetycznego na potrzeby realizacji zadań nakładanych przez POP w tym zakresie. Dodatkowo należałoby określić minimalne wymagania w zakresie termomodernizacji, wskazać konkretne przegrody budowlane, które należy docieplić/zmodernizować w celu osiągnięcia wskazanego efektu energetycznego. W przeciwnym wypadku trzeba będzie korzystać ze świadectw charakterystyki energetycznej, a to powoduje dodatkowe koszty dla gmin). Tak newralgiczny w przedmiotowej sprawie problem ubóstwa energetycznego powinien być traktowany priorytetowo i jako kluczowy stanowić jedno z głównych zadań władz publicznych w zakresie interwencyjnego utrzymania przyjaznych cen energii elektrycznej jako najbardziej neutralnej energii dla czystego powietrza. Wskazany czas na realizację jest zbyt krótki, proponuje się wydłużenie terminu realizacji do 31 marca 2022 roku.	13. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. EMISJA KOMUNIKACYJNA 1. Termin wdrożenia pilotażowej strefy czystego transportu został już wydłużony jako uwzględnienie uwagi przedstawionej w ramach I tury konsultacji. Plan wdrożenia strefy powinien zostać przygotowany z odpowiednim wyprzedzeniem. Pozwoli to na rozpoczęcie prac nad zapewnieniem odpowiedniej infrastruktury niezwłocznie po przyjęciu przepisów krajowych. 2. Zasięg oraz ograniczenia pilotażowej strefy czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane. Zapisy niniejszej wersji Projektu nie rozstrzygają kwestii samochodów elektrycznych, hybrydowych, napędzanych gazem (CNG, LNG) oraz wodorem. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „*Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie."* (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te powinny zostać określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, mogą wskazać w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym (dla mieszkańców, dostawców, taksówek itp.). 3. W pkt. c): nie precyzuje się o rozbudowę, jakiego konkretnie podsystemu transportu zbiorowego chodzi – jest to zadanie silnie uzależnione od lokalnych uwarunkowań. Powinno być zatem realizowane przy ich uwzględnieniu. Należy podejmować działania, które w największym stopniu pozwolą zwiększyć jakość i ilość połączeń z gmin ościennych. Pojęcie połączeń poprzecznych zostało zawarte w pkt f). Uwaga odnosząca się do pkt m) została uwzględniona.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		10. Podtrzymuje się stanowisko z dnia 21.01.2020 r. – na obszarach, na których istnieje możliwość podłączenia do sieci ciepłowniczej lub gazowej wprowadzenie zakazu stosowania paliw stałych zarówno dla budynków nowych i istniejących (z preferencją przyłączenia do sieci ciepłowniczych); – na obszarach, na których nie ma możliwości podłączenia do sieci ciepłowniczej lub gazowej, wprowadzenia w budynkach istniejących i nowych obowiązek stosowania źródeł rozumianych jako OZE oraz źródeł zasilanych biomasą (przy zachowaniu standardów emisji, które zapewnią dotrzymanie poziomów emisji zanieczyszczeń rekomendowanych przez WHO) z wyłączeniem instalacji istniejących, w których stosowane są takie paliwa jak: lekki olej opałowy w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw lub gaz propan-butan, biogaz rolniczy lub inny rodzaj gazu palnego. 11. Projekt Programu ochrony powietrza nakłada na gminy obowiązek po uruchomieniu CEEB podjęcia współpracy z kominiarzami i powiatowymi inspektorami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe. Powyższy obowiązek winien zostań nałożony również na kominiarzy i powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego. Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenie wskazanie obowiązku jednostronnie na gminy nie przyniesie oczekiwanego efektu. 12. Wnioskuje się, aby w projekcie Programu wskazać lokalizację urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW (np. budynki użyteczności publicznej lub inne tereny). Ujęcie w przedmiotowym programie obszarów, na których planuje się rozmieszczenie urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW będzie wskazaniem dla przyszłych działań planistycznych, w tym jak uwzględnienie w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a następnie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. 13. Zaproponowany zakres czynności ekodoradcy energetycznego jest zbyt obszerny. Pracownik, który ma doradzać mieszkańcom, prowadzić akcje edukacyjne i obsługiwać program Czyste Powietrze nie będzie w stanie dodatkowo inicjować i obsługiwać inwestycji w zakresie programu Stop Smog. Realizacja Programu Stop Smog nakłada na gminę szereg obowiązków, które nie są dostosowane do realiów pracy urzędów gmin. Pomimo ostatnich proponowanych zmian w Programie Stop Smog, które zmierzają w dobrym kierunku, gmina wciąż jest obciążona bardzo dużą liczbą zadań w związku z realizacją Programu.	Kierunki działań, w tym pkt. j) odnoszą się do wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, nie jedynie do Krakowa, dlatego działanie pozostanie w niezmienionej formie. 4. Zapisy zostały zmienione zgodnie z przedstawioną uwagą. Ponadto działania w tym obszarze wskazuje się jako rekomendowane, zależne od szczegółowych analiz, które powinny zostać przeprowadzone przez Prezydenta i Radę Miasta Krakowa. 5. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „*Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.”* (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te powinny zostać określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, mogą wskazać w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym (dla mieszkańców, dostawców, taksówek itp.). 6. Termin przygotowania systemu monitorowania emisji z transportu został zmieniony zgodnie z uwagą. 7. Elementy ww. systemu oraz szczegółowe kwestie związane z jego funkcjonowaniem powinny zostać ustalone przez Miasto Kraków i dostosowane do specyfiki miasta. Na poziomie Programu nie wskazuje się konkretnych rozwiązań, a jedynie funkcjonalności istotne z punktu widzenia zarządzania jakością powietrza. 8. Do decyzji Miasta Krakowa należeć będzie częstotliwość aktualizacji danych związanych z liczbą pasażerów i zmian zachowań komunikacyjnych przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia finansowania ww. zadania. 9. W momencie przyjęcia odpowiednich przepisów krajowych, które pozwolą na tworzenie stref czystego transportu opartych na normach emisji EURO, Zarząd Województwa Małopolskiego zwróci się do Ministra Klimatu oraz Głównego Inspektora Ochrony Środowiska z wnioskiem o zapewnienie dodatkowych stacji pomiarowych, które pozwolą monitorować wpływ wprowadzonej strefy na jakość powietrza. Ocena skuteczności wdrożenia rozwiązania istotnie będzie jednym z najważniejszych elementów działania. Ocenę efektywności

		EMISJA KOMUNIKACYJNA 1. Zadania Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. (str. 107): Przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro i wdrożenie strefy w wersji pilotażowej w ciągu 1 roku od wejścia w życie przepisów krajowych, umożliwiających jej wprowadzenie. Wprowadzenie tego typu ograniczeń wymaga dobrego przygotowania, szczegółowa analizy oraz konsultacji z mieszkańcami, przedsiębiorcami i ekspertami. W związku z powyższym termin na wdrożenie pilotażu może okazać się niewystarczający. Ponadto, z uwagi na brak jakichkolwiek wskazówek dla ewentualnego wdrożenia rozwiązań krajowych określających np. zasięg obowiązywania strefy czystego transportu (obecnie strefa ta może zostać ustanowiona tylko na terenie śródmiejskiej zabudowy lub jej części) czy, rodzaju pojazdów objętych ograniczeniami (rady gminy mogą w strefach wprowadzać inne ograniczenia niż wskazane wprost w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych), a także standardów technicznych dopuszczonej emisji spalin (norm EURO) w odniesieniu do poszczególnych grup pojazdów, na chwilę obecną możemy tylko prowadzić analizy, natomiast szczegółowy plan wdrożenia może zostać przygotowany dopiero po ogłoszeniu w dzienniku ustaw przepisów wykonawczych, nad którym prace mogą trwać 1 rok. 2. Zgodnie z „Ekspertyzą wariantową wprowadzenia strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej (LEZ) w Krakowie" opracowywaną w ramach projektu zintegrowanego LIFE, wariantem rekomendowanym do wprowadzenia w Krakowie jest wariant 3 niniejszego Projektu. Wspomniana ekspertyza zawiera szereg analiz (organizacyjnych, społecznych, ekologicznych, ekonomicznych oraz rozwojowych) w zakresie praktycznego wdrożenia tego rozwiązania w Krakowie (system oznakowania, system egzekucji przepisów itp.) w oparciu o założenia przyjęte dla wspomnianego wyżej wariantu. Należy podkreślić, że scenariusz ten został wybrany, jako rekomendowany do wdrożenia, po przeprowadzeniu konsultacji z miejskimi jednostkami organizacyjnymi oraz autorem ww. opracowania tj. firmą ATMOTERM S.A. Strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej oparta o rekomendacje opisane w ww. opracowaniu miałaby wyłączać z ograniczeń samochody osobowe. Zostało to podyktowane, tym że: ograniczenia nie będą obejmować mieszkańców poruszających się samochodami osobowymi, co nie spowoduje niepokoju wśród mieszkańców; – zmniejszenie emisji dwutlenku azotu i pyłu jest łatwiejsze poprzez eliminację części transportu ciężarowego oraz prywatnego transportu zbiorowego, które są bardziej emisyjne aniżeli samochody osobowe; – kontrola pojazdów dostawczych i ciężarowych jest zadaniem łatwiejszym do wykonania i egzekwowania; – pomimo wyłączenia samochodów osobowych z ograniczeń, wprowadzenie SOEK w oparciu o wariant 3 niniejszego Projektu, zapewni widoczny zysk ekologiczny w całym mieście poprzez poprawę jakości powietrza w zakresie pyłów i dwutlenku azotu. W związku z powyższym sugeruje się, aby w przypadku działań w obszarze transportu, wariantem rekomendowanym do wprowadzenia został wariant 3 niniejszego Projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego przynajmniej w początkowym etapie wdrażania SOEK. Ponadto proponuje się zastosowanie okresu przejściowego, w którym	strefy ułatwi także system monitorowania emisji z transportu, który wskazany został do wdrożenia w mieście. 10. Działanie powinno być realizowane we współpracy z Policją, która posiada uprawnienia do kontroli stanu technicznego pojazdów. Starosta odpowiedzialny jest za inicjowanie wskazanych akcji we współpracy z Policją. Starosta nie jest w niniejszym zadaniu odpowiedzialny za przeprowadzenie badań pojazdów, a zapewnienie, że organizowane są wskazane w działaniu akcje. 11. Program, zgodnie z art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* odnosi się do substancji, których poziomy dopuszczalne lub docelowe są przekraczane. W przypadku niniejszego Programu są to pyły PM10 i PM2,5, benzo(a)piren oraz dwutlenek azotu. Pyły o mniejszej średnicy istotnie są niebezpieczne dla zdrowia, jednak kwestia ich inwentaryzacji oraz pomiarów nie jest uregulowana, stąd nie jest możliwe przedstawienie osobnej analizy obejmującej ich stężenie w powietrzu. 12. W przypadku wydania wyroków KIO, o których mowa w uwadze, możliwe będzie odstąpienie od wskazanych wymogów w zamówieniach publicznych. Kryteria środowiskowe powinny jednak być uwzględniane w zamówieniach publicznych. W przypadku stosowania wskazanych w działaniu kryteriów zamówień publicznych począwszy od roku 2022, będzie do spełnienie obowiązku wynikającego z aktu prawa miejscowego, jakim jest Program ochrony powietrza, którego celem jest poprawa jakości powietrza. Działania Programu nie mają na celu ograniczenia konkurencji, ale zmniejszenie wpływu różnych obszarów działań m.in. jednostek samorządu i zlecanych przez nie robót i usług na jakość powietrza. 13. Program ochrony powietrza nie jest dokumentem, który może wskazać inne jednostki kontroli przestrzegania przepisów o ruchu drogowym niż organy wyznaczone do tego ustawowo. 14. Koszt utworzenia systemu monitorowania emisji z transportu został już zmieniony. Brak jest doprecyzowania w niniejszej uwadze kwoty, jaką Opiniujący uważa za właściwą. EMISJA PRZEMYSŁOWA Liczba kontroli wskazanych do realizacji przez WIOŚ stanowi jedynie rekomendację. Nie ma możliwości nałożenia na WIOŚ wymogu wykonywania pomiarów w trakcie kontroli podmiotów gospodarczych na terenie województwa, gdyż jego pracę reguluje ustawa z dnia 20 lipca 1991 roku o *Inspekcji Ochrony Środowiska.* Z kolei kontrole realizowane przez Starostów realizowane są zgodnie z ich kompetencjami, tj. obejmują podmioty gospodarcze, dla których Starosta wydał pozwolenie na emisję gazów i pyłów do powietrza bądź pozwolenie zintegrowane. Mimo świadomości barier prawnych i organizacyjnych związanych z kontrolami przedsiębiorców, Program wyznacza działania do realizacji w ramach ich kompetencji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		możliwa będzie wymiana taboru i parku maszynowego przez przewoźników oraz przedsiębiorców na spełniające normy emisji spalin. Ponadto, zapisy niniejszej wersji Projektu nie rozstrzygają kwestii samochodów elektrycznych, hybrydowych, napędzanych gazem (CNG, LNG) oraz wodorem. 3. Proponuje się rozważenia następujących kwestii w załączniku nr 1 niniejszego Projektu: a) str. 51, W rozdziale „Działania 2. Ograniczenie emisji z sektora transportu": – pkt. c): należy doprecyzować o rozbudowę, jakiego konkretnie podsystemu transportu zbiorowego chodzi (kolejowy, tramwajowy, autobusowy); pkt d): należy zwrócić uwagę, że bez działań infrastrukturalnych, tj. wydzielania buspasów, uruchamiane połączenia autobusowe nie będą osiągały efektu płynności i sprawności przejazdu; – pkt f): wyjaśnić należy, jak czytelnik niniejszego Projektu ma rozumieć stwierdzenie „połączenie poprzeczne do linii kolejowej SKA", – pkt m): sygnalizuje się, że gmina nie jest zobowiązana zapisami ustawowymi do budowy stacji ładowania. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zapisy jakie w niej zawarto »( ) mają określić model rynku usługi ładowania pojazdów elektrycznych, natomiast sam rozwój infrastruktury pozostawiono siłom rynkowym." W związku z powyższym w tym punkcie proponuje się zmianę zapisu na następujący: „m) podejmowanie działań mających na celu rozwój sieci ogólnodostępnych stacji ładowania", – pkt j): W Krakowie postój na parkingach Park+Ride jest bezpłatny dla osób posiadający ważny bilet okresowy na Komunikację Miejską w Krakowie. W związku z tym proponuje się następujący zapis w przedmiotowym punkcie: „j) zachętą dla kierowców posiadających ważny bilet okresowy na komunikację zbiorową jest bezpłatne parkowanie ich pojazdów na parkingach Park+Ride. Ponadto bilet parkingowy jednorazowy zakupiony na korzystanie z ww. parkingów uprawnia do bezpłatnego korzystania z usług komunikacji zbiorowej od momentu jego wykupienia do godziny zamknięcia parkingu". 4. Zapis Wdrożenie strefy w wersji docelowej do 31 grudnia 2025 roku należy zmienić na Wdrożenie strefy w wersji docelowej maksymalnie do 31grudnia 2025 roku lub po zakończeniu budowy IV obwodnicy Krakowa. Na dzień dzisiejszy nie są zrealizowane kluczowe inwestycje domykające III i IV obwodnice miasta Krakowa takie jak m.in. Trasa Łagiewnicka, Trasa Pychowicka, Trasa Zwierzyniecka, Trasa Ciepłownicza, Trasa Nowobagrowa, Północna Obwodnica Miasta Krakowa, dalszy odcinek drogi ekspresowej S-7. Dopiero po zakończeniu realizacji ww. odcinków dróg będzie możliwa realizacja ww. działania.	INNE 1. Aktualny sposób przedstawienia udziałów źródeł emisji zgodny jest z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych,* a także z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 czerwca 2018 r. *w sprawie zakresu i sposobu przekazywania informacji dotyczących zanieczyszczenia powietrza*. W 2019 roku miała miejsce nowelizacja ustawy Prawo ochrony środowiska, co miało wpływ na sposób przygotowania Programu. Poprzedni, przyjęty uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 r., Program ochrony powietrza przygotowany został w oparciu o inne wytyczne. 2. Gminy mogą przedstawić informacje o jakości powietrza w sposób, jaki pomiary są przedstawiane na stronie www.powietrze.malopolska.pl Sam GIOŚ przygotowuje mapy, na których przedstawiany jest Indeks jakości powietrza. Działanie nie jest zatem niemożliwe do zrealizowania. 3. Zakres definicji zielonych stref przyjaznych dla pieszych jest zagadnieniem bardzo szerokim, dlatego w Programie działanie wskazane zostało w ogólnych kierunkach działań transportowych 4. Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu. 5. Zmiana wyznaczania obszarów przekroczeń wynikała ze zmiany sposobu modelowania jakości powietrza w ocenach rocznych oraz zmiany liczby ludności w obszarach. Zmiana modelu rozprzestrzeniania zanieczyszczeń oraz metod wyznaczania obszarów przekroczeń (siatka modelowania oraz metoda obiektywnego szacowania), a także zmiana danych wejściowych do modelowania spowodowały różnice w wielkości obszarów przekroczeń. W ramach programu dla 2015 roku stosowana była inna rozdzielczość modelowania (zagęszczona siatka) i na tej podstawie wyznaczana była liczba ludności w oparciu o gęstość zaludnienia na podstawie danych przestrzennych rozmieszczenia ludności. Dodatkowym czynnikiem były również warunki meteorologiczne inne w 2015 i 2018 roku. Dane wejściowe odnośnie ludności w rocznej ocenie jakości powietrza za 2018 rok były analizowane na podstawie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wdrożenie pilotażowej strefy czystego transportu w ciągu 1 roku od wejścia w życie przepisów umożliwiających jej wprowadzenie obejmującej ograniczenie dla pojazdów dostawczych, ciężarowych i pojazdów transportu zbiorowego oraz samochodów osobowych, których standardy emisyjne są niższe niż: EURO 4 dla zasilanych benzyną i EURO 5 dla zasilanych olejem napędowym (dot. samochodów osobowych i dostawczych), EURO 5/V (dot. autobusów oraz samochodów ciężarowych) na obszarze wewnątrz II obwodnicy nie jest możliwe. 5. W zakresie zadań Prezydentów i Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. określono wdrożenie do 2050 roku strefy czystego transportu na obszarze ograniczonym IV obwodnicą miasta Krakowa, do której wjazd będzie możliwy dla pojazdów z silnikiem diesla spełniających, co najmniej wymagania normy emisyjnej EUR04. W praktyce oznacza to wyznaczenie strefy na obszarze niemal całego miasta Krakowa, obejmującej wszystkie podmioty i mieszkańców. Spełnienie wprowadzonego wymogu przez firmy odbierające odpady komunalne i wykonujące usługi letniego i zimowego utrzymania miasta Krakowa na tak rozległym obszarze nie jest możliwe z uwagi na koszty wymiany w krótkim czasie znacznej ilości taboru samochodowego. Na dzień dzisiejszy żadne fundusze krajowe ani fundusze zagraniczne, pochodzące głównie z Unii Europejskiej nie przewidują możliwości dofinansowania zakupu pojazdów samochodowych realizujących zadania oczyszczania miasta oraz odbioru odpadów komunalnych. Dofinansowanie można uzyskać na pojazdy komunikacji miejskiej dzięki temu tego typu tabor już dziś spełnia najwyższe europejskie normy emisji spalin. Proponuje się dla wyznaczonej strefy czystego transportu, aby ograniczenia nie obejmowały, co najmniej pojazdów wykonujących czynności związane z czyszczeniem dróg i odbiorem odpadów. Podobnie jak w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych wjazd do stref czystego transportu nie jest ograniczony dla wyznaczonych służb porządkowych i komunalnych. Czynności podejmowane przez gminę, a realizowane przez MPO i inne firmy wykonawcze w chwili ogłoszenia stopnia zagrożenia jw., powinny obejmować m.in. działania związane z oczyszczaniem ulic, a nawet ich intensyfikowanie wraz ze wzrostem stopnia zagrożenia. Działania związane z zimowym utrzymaniem ulic realizowane są w znacznej większości przez pojazdy 3,5 tony głównie ze względu na to, iż muszą one przewozić materiały chemiczne. 6. Przygotowanie i wdrożenie przez miasto Kraków do 31 grudnia 2022 roku systemu monitorowania emisji z transportu, pozwalającego na bieżący monitoring wpływu ruchu drogowego na jakość powietrza Zaproponowany termin na przygotowanie i wdrożenie przez Miasto ww. systemu jest nie do przyjęcia. Wprowadzenie różnego rodzaju systemów informatycznych nie jest zadaniem łatwym, gdyż wymaga wypracowania bardzo specyficznego (dedykowanego)	obszarów z Narodowego Spisu Ludności w 2011 roku i skalowane na rok oceny jakości powietrza. Powyższego wyjaśnienia nie dodaje się jednak do Załącznika nr 1, gdyż stanowi on streszczenie Programu, a jego celem była jak najprostsza i zrozumiała forma, zakładająca wskazanie najważniejszych informacji z punktu widzenia odbiorców Programu. 6. Projekt Programu zawiera wszystkie wymagane elementy wskazane w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2109 r. *w sprawie programów ochrony powietrza i działań krótkoterminowych*. Rozporządzenie wskazuje m.in. katalog działań możliwych do zastosowania. Sam Program stanowi akt prawa miejscowego, co zobowiązuje do realizacji działań ograniczających emisję zanieczyszczeń. W Programie wskazano na ewentualne braki prawne. 7. Wpływ działań naprawczych na jakość powietrza wskazany został w rozdziale 8.2.2 *Harmonogram rzeczowo finansowy działań naprawczych* (Załącznik nr 2 do Uchwały) dla każdego z wyznaczonych działań – Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej, Ograniczenie emisji z sektora transportu oraz Ograniczenie emisji z działalności gospodarczej. Ocena wpływu działań na jakość powietrza została przeprowadzona zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych.* 8. Informacja została dodana do Programu. 9-11. Uwagi zostały uwzględnione – wprowadzono korekty do Programu z zastrzeżeniem: - nie dodaje się wyników pomiarów stężenia dwutlenku azotu w pozostałych strefach województwa małopolskiego, gdyż przekroczenie poziomu dopuszczalnego miało miejsce jedynie w Aglomeracji Krakowskiej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		rozwiązania, które będzie pasowało do wymogów otoczenia technologicznego i organizacyjnego miasta. Ponadto realizacja ww. zadania wymaga określenia źródła finansowania oraz ujęcia w budżecie miasta oraz Wieloletnich Prognozach Finansowych. Dlatego, termin na wdrożenie ww. systemu powinien zostać przełożony do czasu zakończenia IV obwodnicy Krakowa (tzn. po wybudowaniu północnej obwodnicy w ciągu drogi ekspresowej S52 oraz dokończeniu budowy wschodniej obwodnicy w ciągu drogi ekspresowej S7) tj. najwcześniej do 31 grudnia 2025. 7. Odnosząc się do systemu monitoringu emisji z transportu warto włączyć w monitoring natężenia ruchu GDDKiA, która ma swoje stacje pomiaru ciągłego oraz co 5 lat prowadzi regularny pomiar natężenia ruchu drogowego na drogach krajowych (taki sam pomiar prowadzony jest również na drogach wojewódzkich). Pozwoli to na bieżąco monitorować natężenie ruchu w skali całego województwa. 8. W kontekście zadania polegającego na wdrożeniu przez Miasto Kraków do 31 grudnia 2022 roku systemu monitorowania emisji z transportu, obejmującego w szczególności informacje o liczbie pasażerów na poszczególnych ciągach komunikacyjnych, określanie zmian zachowań komunikacyjnych informuje się, że pozyskiwanie tego typu informacji wymaga corocznej organizacji kosztownych pomiarów stanu funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w Krakowie (ostatnie tego typu badania organizowane były w 2014 r.). Bez przekazania środków finansowych na coroczne wykonanie przedmiotowych badań, nie będzie można podać wiarygodnej informacji na temat liczby osób w Komunikacji Miejskiej w Krakowie z wyszczególnieniem danych ciągów komunikacyjnych. Wygospodarowanie środków na przedmiotowe badania posłuży nie tylko monitorowaniu emisji zanieczyszczeń z sektora transportu, ale też poprawie efektywności planowania siatki połączeń w dostosowaniu do potrzeb. 9. Jeśli miasto Kraków ma stanowić obszar pilotażowy wdrożenia stref ograniczonego ruchu dla wybranych pojazdów to należy przewidzieć dodatkowe środki na finansowanie monitoringu jakości powietrza w obszarach objętych programem. Jest to jedyna możliwa droga weryfikacji korzyści wynikających z wprowadzenia dodatkowych ograniczeń. Monitorowanie emisji nie odpowie na pytanie jaki efekt poprawy jakości powietrza zostanie otrzymany. 10. Projekt (str. 53) Zadania starostów powiatów: Pkt 2) Przeprowadzenie we współpracy z Policją co najmniej 4 rocznie akcji weryfikacji pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin” Postuluje się wykreślenie tego punktu z Projektu, a co za tym idzie wykreślenie wskaźnika jego realizacji z Tabeli nr 5 Projektu (strona 67). Działanie to nie jest zadaniem starosty lecz organów kontroli ruchu drogowego (Policji i Inspekcji Transportu Drogowego). Od 2015 roku funkcjonariusze krakowskiej Policji przeprowadzają samodzielnie kontrole emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń w ruchu miejskim. Do tego celu wykorzystują zakupione przez Prezydenta Miasta Krakowa przenośne analizatory spalin oraz sprzęt pomiarowy będący na wyposażeniu Komendy Miejskiej Policji. Liczba skontrolowanych	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pojazdów corocznie wzrasta (od 1033 w roku 2015 do 7646 w roku 2019). Sprawozdawczość w tym zakresie jest regularnie przekazywana. Obecność urzędnika podczas kontroli przeprowadzanych przez funkcjonariuszy Policji jest w naszej ocenie zbędna. Wiąże się z niepotrzebnym i nieuzasadnionym nakładem środków. Ogranicza się wyłącznie do asysty/towarzystwa bowiem pracownicy UMK nie posiadają żadnych uprawnień i kompetencji w tym zakresie. Mając powyższe na uwadze należy wprowadzić zapis, że w przypadku Krakowa zadanie to realizuje Policja. 11. W opracowaniu ograniczono się wyłącznie do analizy cząstek typu PM 10 i PM2,5, które w odniesieniu do komunikacji pochodzą głównie z wtórnego unosu pyłów zalegających na jezdni przez poruszające się pojazdy, a w znacząco mniejszej części ze spalin i ścierania okładzin ciernych i ogumienia. Nie poruszono natomiast zagadnienia emisji cząstek ze źródeł komunikacyjnych o znacznie mniejszych rozmiarach (np. tzw. nanocząstek) pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach i ścierania współpracujących elementów pojazdu. Tego typu cząstki mają wprawdzie bardzo małą masę, w stosunku do analizowanych cząstek PMIO i PM2,5, lecz są bardzo liczne, Są one bardziej niebezpieczne, ponieważ ich niewielka masa i rozmiary ułatwiają głębokie wnikanie w organizm. 12. Zaznacza się także, iż niektóre z wymogów, w szczególności z zakresu tzw. zielonych zamówień publicznych, jak np. wymóg spełniania przez pojazdy używane do realizacji zamówienia normy spalin EURO 4 czy EURO 5 są już stosowane przez GM K. Wykonawcy mogą odwoływać się do Krajowej Izby Odwoławczej na tak stawiane wymogi, uznając, że np. wymóg spełniania przez pojazdy wykorzystane do realizacji zamówienia normy EURO 6 ogranicza uczciwą konkurencję, gdyż podobne sprawy były już przedmiotem rozpatrywania przez KIO. W sytuacji, gdy liczba wyroków potwierdzających stawianie takich wymogów jako naruszenie przez Zamawiającego zasady uczciwej konkurencji będzie się zwiększać, Gmina będzie zwolniona z obowiązku realizacji założeń Programu w tym zakresie. Będzie to miało na celu jak najsprawniejsze przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, przy minimalizacji ryzyka odwoływania się przez potencjalnych wykonawców. 13. Należy opracować jasne zasady kontroli stref Tempo 30 i egzekucji przepisów. Pozostawienie tego wyłącznie w gestii Policji nie rozwiązuje tej kwestii, czego dobitnym przykładem jest brak dostatecznych działań tego typu w strefie, która w centrum Krakowa istnieje już od kilkunastu lat. 14. W opracowaniu wyznaczono dla m.in. Miasta Krakowa opracowanie i przyjęcie do 30 czerwca 2022 roku planu zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan) według wytycznych Komisji Europejskiej. Zwraca się uwagę, że opracowanie tego rodzaju dokumentu z założeniem, że wdrożenie instrumentów zarządzania mobilnością, które zostaną w nim wskazane, ma realnie przyczynić się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z sektora transportu, wymaga przeznaczenia odpowiedniej wielkości środków finansowych. Same działania diagnozy stanu istniejącego w Krakowie powinny	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		objąć minimum: badanie zachowań transportowych mieszkańców i użytkowników systemu transportowego w Krakowie (badania ankietowe), pomiary natężenia ruchu pojazdów, badania ruchu rowerowego, pomiary napełnień w Komunikacji Miejskiej w Krakowie (cała sieć) i inne. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej może zawierać w szczególności	

		zalecenia dotyczące inwestycji w infrastrukturę. Ponadto założony w opracowaniu budżet na wykonanie działań w zakresie monitorowania transportu jest niedoszacowany. EMISJA PRZEMYSŁOWA 1. Ograniczenie emisji z działalności gospodarczej poprzez przeprowadzanie regularnych kontroli przestrzegania przepisów prawnych i zapisów pozwoleń w zakładach, jeśli nie będą oparte m.in. na wykonywaniu pomiarów kontrolnych emisji na poszczególnych obiektach/emitorach, nie przyniosą zamierzonego skutku. Ponadto samorządy nie mają narzędzi prawnych, aby wymóc na WIOŚ prowadzenie w sposób regularny tego typu kosztownych i czasochłonnych kontroli. 2. Projekt Programu ochrony powietrza rekomenduje przeprowadzenie przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska kontroli przestrzegania przepisów prawnych i zapisów pozwoleń w zakładach w ilości co najmniej 100 rocznie. W kontekście występujących przekroczeń powyższa ilość w skali małopolski jest śladowa. INNE 1. POP powinien określać udziały źródeł emisji w stężeniach. Poprzednie programy określały jednoznacznie procentowy udział tych emisji. W aktualnym projekcie brak jest czytelnego zestawienia procentowego udziału emisji w stężeniach i porównania tych zestawień do poprzednich programów. Projekt podaje szacunkowe poziomy stężeń w rozdziale 5 (bez wyliczenia procentowych udziałów), co uniemożliwia porównanie zmian jakie zachodziły w ramach realizacji poszczególnych programów na przestrzeni lat. Również rozdział 5.2.4 odnosi się tylko do udziału stężeń w pojedynczym dniu. 2. Obowiązkiem gmin jest informowanie o aktualnej jakości powietrza. Aktualnie jedynym rzetelnym źródeł informacji są pomiary jakości powietrza prowadzone przez GIOŚ. Nie są one prowadzone w każdej gminie. To zadanie nie jest możliwe do zrealizowania. 3. Ponownie wnosi się o rozwinięcie zagadnień związanych z zadaniem pn. „tworzenie zielonych stref przyjaznych dla pieszych” znajdujących się w: załączniku nr 1 w Rozdziale 6 Działania naprawcze, działanie 2 litera i), załączniku nr 2 w Rozdziale 8.2. Wykaz i opis planowanych do realizacji działań naprawczych, podrozdziale 8.2.1. Działania długoterminowe, działanie 2. Ograniczenie emisji z sektora transportu litera i). Zadanie powinno uwzględniać w zagospodarowaniu wymienionych stref, tereny zieleni publicznej i zieloną infrastrukturę wprowadzaną w ww. przestrzenie. Powyższe założenie winno m.in. zawierać raporty o nowopowstałych łąkach kwietnych wzdłuż założeń drogowych, nowopowstałych skwerach czy zielonym zagospodarowaniu przystanków tramwajowych i autobusowych oraz ich otoczenia. Zieleń w mieście redukuje zanieczyszczenia, jak również poprzez kształtowanie błękitno-zielonej infrastruktury poprawia się jakość środowiska miejskiego. Przedstawione propozycje zmian przedmiotowego dokumentu oraz ich zakres należy przeanalizować pod kątem przyszłych mierników realizacji programu, a zakres ewentualnych zmian pozostawiamy do oceny sporządzającym Program Ochrony Powietrza	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		4. Projekt Programu skraca termin przekazywania rocznych sprawozdań z realizacji zadań Programu ochrony powietrza z 31 marca do 31 stycznia każdego roku. Mając na uwadze, iż objęte sprawozdaniem zadania realizowane są często jeszcze do końca grudnia a sprawozdanie w takim mieście jak Kraków wymaga zebrania ogromnej ilości danych z wielu jednostek, skrócenie tego czasu nie jest wskazane. 5. Projekt nowego programu (str. 14) informuje, iż w stosunku do obszarów wyznaczonych w Programie dla roku 2015, obszar przekroczeń zwiększył się, a liczba ludności narażonej wzrosła dwukrotnie. Wpływ na różnicę w wynikach miała wg projektu zmiana sposobu wyznaczania obszarów przekroczeń w ocenach jakości powietrza oraz zmiany sposobu wyliczania liczby narażonej ludności. Projekt winien zawierać wyjaśnienie odnośnie zastosowanej nowej metodyki wyznaczania tych obszarów i celu ich wprowadzenia. 6. Postuluje się aby POP dla Małopolski wskazywał zarówno podstawy prawne, w oparciu o które realizowana jest część zadań oraz konieczność uzupełnień podstaw pranych, tam gdzie ich brak, uniemożliwia skuteczną realizację wszystkich rekomendowanych działań. 7. W rozdziale 6 „Działania naprawcze" zestawiono praktycznie wszystkie możliwości działań zmierzających do obniżenia emisji zanieczyszczeń do powietrza możliwych do wprowadzenia w analizowanych obszarach. Brakuje jednak bardziej precyzyjnej informacji na temat wpływu podejmowania poszczególnych działań jednostkowych na poprawę jakości powietrza. Takie zestawienie pozwoliłoby przy ograniczonych środkach finansowych (ten parametr zawsze jest niepewny) priorytetyzować zadania naprawcze w funkcji ich efektywności ekologicznej i ekonomicznej. 8. Na stronie 7, gdzie pojawia się informacja o „Wartości dopuszczalne średniorocznych stężeń substancji oraz poziomy rekomendowane przez WHO: PM2,5 25 µg/ m 3 ‾postuluje się o dodanie informacji, że wartość ta obowiązywała do dnia 01.01.2020 r., natomiast od dnia 01.01.2020 r. wartość dopuszczalna stężenia PM2,5 w powietrzu wynosi 20 µg/m3. 9. W tekście załącznika nr 1 do ww. uchwały występują nieścisłości w przedstawieniu danych: – Str. 10, w akapicie rozpoczynającym się od słów „Najwyższe stężenia pyłu PM2,5 (...)", należy wskazać rok, do którego odnoszą się przedstawione dane. – Str. 31, w akapicie rozpoczynającym się od słów „W przypadku stężeń średniorocznych benzo(a)pirenu (...)" należy uściślić podaną informację, ponieważ zgodnie z Rysunkiem 22 źródła przemysłowe mają nieznaczny wpływ na poziom benzo(a)pirenu we wszystkich analizowanych stacjach pomiarowych, nie tylko w Tarnowie. 10. W tekście występują błędy w postaci literówek oraz pominięcia pojedynczych liter: – Zał. 2, str. 4, błąd w nazwie: „strefa Aglomeracja Krakowska";	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		– Zał. 2, str. 11, rozdz. 21., ostatnie zdanie pierwszego akapitu - powinno być"…. z czego 48,3% w miastach"; – Zał. 2, str. 14, podrozdział 3.1.: błąd w pisowni: „województwie małopolskim"; Zał. 2, str. 22, w akapicie rozpoczynającym się od słów „W latach 2013-2018 (...)", w zdaniu „Od 2016 do 2018 norma (...)": brak słowa „roku"; – Zał. 2, str. 27, akapit 2, w zdaniu rozpoczynającym się od „Porównując pomiary z ostatnich lat, od 2013 roku widoczny jest spadek C..)" brakuje litery „w"; – Zał. 2, str. 87, w punkcie „Wprowadzenie zakazu (...)": brak słowa „roku". 11. Forma edytorska – Zał. 1, proponuje się, aby Rysunki/Tabele/Wykresy zostały zamieszczone pod akapitem, który je opisuje, a ich numery były przywołane w tekście tego akapitu w nawiasie np. (Rysunek 1) w celu bardziej przejrzystego przedstawienia informacji; – Zał. 1, należy wprowadzić wyróżnienia poszczególnych lat na wykresach – Rysunek 2 i Rysunek 3, poprzez dodanie krótkich pionowych kresek pomiędzy latami pod osią poziomą - tak jak na Rysunku 4 i kolejnych; – Zał. 1, str. 13, rozdz. "Dwutlenek azotu" należy rozważyć dodanie wykresu obrazującego wysokość stężeń na pozostałych stanowiskach pomiarowych w strefach województwa małopolskiego; – Zał. 2, str. 14, rozdz. 3.1.1. - korekty wymaga punktowanie - pierwszy punkt kończy się dwukropkiem, a kolejne są na tym samym poziomie; – Zał. 2, str. 31, Rysunek 21- należy poprawić wartości na osi pionowej; – Zał. 2, str. 78, pod tabelą 29 należy wprowadzić wyjaśnienie do danych wprowadzonych czerwoną czcionką w ww. tabeli np. czerwona czcionka – przekroczenie poziomu informowania (100µg/m ^{3}). Niezależnie od powyższego informuję, iż pozostałe uwagi przekazane w dniu 10.04.2020r. a nie uwzględnione w obecnej wersji projektu pozostają nadal aktualne.	

STATYSTYKA PROGNOZ POZIOM ALARMOWANIA (SEZON GRZEWCZY 2019/2020)

Lp	Data której dotyczy prognoza	Stacja								
		Aleja Krasińskiego	Kurdwanów	ul. Dietla	Piastów	Swoszowice	Wadów	Złoty Róg	Nowa Huta	Rzeczywista średnia dobowa
1	08.11.2019	80	37	46	45	28	35	43	46	45,00
2	05.12.2019	120,00	83	67	86	75	68	90	101	86,23
3	06.12.2019	79	62	42	47	56	58	52	60	57
4	07.12.2019	48	39	27	31	36	32	36	40	36,13
5	19.12.2019	112	62	84	66	54	65	80	80	75,38
6	20.12.2019	113	41	59	40	24	34	52	52	51,875
7	03.01.2020	138	94	78	88	73	95	103	101	96,25

STATYSTYKA PROGNOZ POZIOM INFORMOWANIA (SEZON GRZEWCZY 2019/2020)

Lp	Data której dotyczy prognoza	Stacja								
		Aleja Krasińskiego	Kurdwanów	ul. Dietla	os. Piastów	os. Swoszowice	os. Wadów	ul. Złoty Róg	Nowa Huta	Rzeczywista średnia dobowa
1	23.10.2019	98	47	58	52	50	45	58	75	60,38
2	24.10.2019	99	56	68	51	43	46	63	71	62,13
3	25.10.2019	87	64	56	62	46	51	67	64	62,13
4	26.10.2019	72	64	61	60	48	56	63	64	61,00
5	27.10.2019	59	39	42	44	27	39	48	51	43,63
6	29.10.2019	68	50	42	52	41	47	62	52	51,75
7	02.11.2019	64	42	41	40	35	29	45	36	41,5
8	07.11.2019	81	73	63	60	45	48	57	76	62,88
9	09.11.2019	53	29	28		33	26	33	34	33,71
10	12.11.2019	57	23	36	20	20	14	31	55	32,00
11	18.11.2019	85	59	77	33	44	25	46	61	53,75
12	20.11.2019	71	55	54	43	50	31	40	61	50,63
13	21.11.2019	43	36	23	22	26	16	27	39	29,00
14	23.11.2019	57	40	33	36	39	31	37	42	39,38
15	24.11.2019	80	32	46	28	28	27	31	78	43,75
16	25.11.2019	65	34	40	34	34	31	42	43	40,38
17	26.11.2019	67	44	40	33	40	32	50	43	43,63
18	27.11.2019	72	41	40	40	37	38	47	50	45,63
19	28.11.2019	143	103	87	90	69	67	118	107	98,00
20	04.12.2019	119	67	53	63	55	73	89	67	73,25
21	05.12.2019	120	83	67	86	75	68	90	101	86,25
22	12.12.2019	122	111	80	90	100	70	99	108	97,5
23	13.12.2019	71	95	44	30	65	28	44	49	53,25
24	17.12.2019	147	116	83	82	90	63	117	101	99,88
25	18.12.2019	138	72	71	63	52	78	95	106	84,38
26	07.01.2020	85	68	48	57	56	54	70	62	62,5
27	08.01.2020	83	55	41	44	61	40	52	51	53,38
28	14.01.2020	102	102	75	98	78	93	94	101	92,88
29	15.01.2020	113	92	79	100	71	91	91	90	90,88
30	16.01.2020	109	89	67	84	70	85	89	91	85,50
31	17.01.2020	94	75	61	75	77	70	50	86	73,50
32	18.01.2020	80	76	51	73	73	81	73	62	71,13
33	24.01.2020	99	70	57	74	61	70	74	74	72,38
34	27.01.2020	109	91	63	78	74	77	89	78	82,38
35	28.01.2020	96	82	65	74	70	61	58	64	71,25
36	09.02.2020	116	48	75	77	36	73	76	89	73,75
37	16.02.2020	83	48	67	50	25	42	47	63	53,13

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1499	**Osoba prywatna**	Dlaczego przedstawiony projekt nie uwzględnia wyjątku dla wjazdu w wytyczone strefy pojazdów zabytkowych. Są to pojazdy dziedzictwa motoryzacyjnego. Wiek produkcji tych aut nie pozwala na spełnienie limitów norm emisji spalin EURO 6(diesel) EURO 4(benzyna). Proszę o pilne pochylenie się nad tym przeoczeniem, jeśli chodzi o wyjątki dla pojazdów klasycznych (zabytkowych)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1500	**Osoba prywatna**	Uderzacie w ludzi, którzy nie zanieczyszczają powietrza w zauważalnym stopniu	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1501	**Osoba prywatna**	W takim razie nie będę mógł poruszać się swoim zabytkowym samochodem (żółta rejestracja)? Roczny przebieg to poniżej 500 km, a jest to swojego rodzaju pomnik polskiej motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1502	**Osoba prywatna**	Potrzebuje samochodu na dojazd do pracy, a nie jestem w stanie sobie pozwolić na nowszy spełniający kryteria.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[337], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[337] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1503	**Osoba prywatna**	rowniez po 2025 roku powinno byc mozliwe uzywanie w Krakowie pojazdow napedzanych silnikami diesla spełniajacymi normę EURO 5	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin” zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1504	**Osoba prywatna**	W proponowanej uchwale przeoczono zupełnie m. in. pojazdy klasyczne i zabytkowe. To podobne do sytuacji, w której pominiętoby seniorów czy osoby niepełnosprawne pośród grup uprawnionych do biletów ulgowych bądź darmowego korzystania z komunikacji miejskiej. W zasadzie większości jest to obojętne i nie odczuje tego ani trochę, ale sami zainteresowani odczują bardzo i nie można ich pomijać. Pojazdy klasyczne i zabytkowe stanowią nieznaczny odsetek pośród pojazdów poruszających się na co dzień. Są zwykle przy tym ozdobą w przestrzeni miejskiej, w szczególności te zabytkowe. Wiele z nich budzi masę pozytywnych emocji u przechodniów i są powszechnie o wiele bardziej akceptowane w przestrzeni miejskiej również tam, gdzie normą są starania o zmniejszenie ruchu pojazdów. Nie należy też przyjmować, że są wybitnie szkodliwe dla środowiska - ich szkodliwość nie jest o rząd wielkości ani nawet kilkakrotnie większa niż w przypadku nowych pojazdów, to raczej ułamki; wszystko w zależności od tego o której z substancji mówimy i czy są wyposażone w silniki ZI czy ZS. Warto przy okazji pamiętać, że znaczenie transportu dla czystości powietrza w mieście nie jest kluczowe, na co wskazują raporty wcale nie sceptyków, lecz te pochodzące z ośrodków nawet najbardziej zainteresowanych problemami czystości powietrza. W związku z tym stosowanie tak skrajnie radykalnych rozwiązań jak zakaz poruszania również dla minimalnego odsetka pojazdów (pewnie poniżej promila), które nie są drastycznie bardziej emisyjne wydaje się groteskowe. Należy przy okazji zadać sobie pytanie, czy tablice rej. pojazdu zabytkowego to odpowiednie kryterium. Sam jestem posiadaczem trzech pojazdów zabytkowych, przy czym żaden z nich nie ma takich tablic rejestracyjnych. Natomiast są to pojazdy z lat, z których samochodów na ulicach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		i tak się już nie spotyka - ten starszy jest z 1972 roku. Wystarczyłoby wyłączyć pojazdy np. powyżej 30 lat - takimi pojazdami jeżdżą dziś wyłącznie pasjonaci, a pojazdy w tym wieku będące w ruchu to też totalny i nieznaczący odsetek. Wiele osób nie decyduje się na tzw. żółte blachy z różnych powodów, więc byłoby to stosunkowo wadliwe kryterium. Liczę, że niewyłączenie pojazdów zabytkowych i klasycznych z ograniczeń w poruszaniu było jedynie pomyłką i że wysłuchane zostaną postulaty korzystne nie tylko dla ruchu motoryzacji zabytkowej, ale i generalnie dla sympatyków miasta - w tym jego uroku, który współtworzą pasjonaci i ich pojazdy zabytkowe. Nie należy przy tym sugerować się nadto trendami w innych miastach czy państwach. Mamy - jako społeczeństwo - dość wiedzy by tworzyć przepisy racjonalnie w oparciu o własną wiedzę naukową, w sposób samodzielny.	Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1505	**Osoba prywatna**	Jako osoba związana od kilku lat z Krakowem, jednak mieszkająca na jego przedmieściach bardzo dobrze znam problem jakości powietrza. Jednak zmiany proponowane w obecnej formie są nie do zaakceptowania. Aby mogły wejść w życie miasto powinno zapewnić osobom dojeżdżającym codziennie do pracy - szybka kolej bądź metro. I co najważniejsze powinna być to niezawodna komunikacja, a nie tramwaje z wybrzuszonym torowiskiem. Uważam też że proponowana strefa ograniczająca wjazd samochodów od 2025 jest zbyt szeroka, powinna być ona wyznaczona przez parkingi p+r gdzie można się przesiąść na komunikację miejską. Niemniej uważam że stare samochody powinny zostać usunięte z centrum, ale ze ścisłego centrum - a osoby pracujące w Krakowie, ale ceniące życie poza nim, nie mogą być pozbawiane możliwości dojazdu do pracy (a więc szybka komunikacja z rogatek miasta, gdzie miałyby zostać samochody jak np ma to miejsce w Wiedniu czy Frankfurcie nad Menem).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[338], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
1506	**Osoba prywatna**	Z obwodu złej jakości powietrza umiera W Polsce prawie 30 razy więcej osób niż z powodu COVID.Proszę o odpowiednie potraktowanie zagrożenia w proporcjonalnie do skali śmiertelności. Chodzi tu o przyszłość naszych dzieci i wnuków.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1507	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport

[338] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne,	zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u>** 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby	materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które <u>w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń</u>, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1508	**Osoba prywatna**	Wyrażam poparcie dla problemu jaki porusza prowadzący kanału ZacharOFF. Konkretnie sytuacji w jakiej znajdą się auta będące klasykami.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1509	**Osoba prywatna**	Popieramy Program Ochrony Powietrza w proponowanym kształcie. W naszej opinii jest to wariant minimum, jaki powinien zostać wdrożony, aby planowane działania przyniosły efekty. Niestety obserwujemy, że z perspektywy Małopolski lokalnej konkretne działania na szczeblu gmin są realizowane zdecydowanie zbyt powoli. W obecnej sytuacji potrzebne są efektywne mechanizmy wsparcia dla mieszkańców na poziomie gmin, aby przyspieszyć wymianę kotłów pozaklasowych na niskoemisyjne. Powinny one zawierać zarówno element promocyjny, jak i realne wsparcie przy doborze urządzeń, przy pozyskiwaniu oraz rozliczaniu dotacji, gdyż wiele osób zwłaszcza na terenie gmin wiejskich najzwyczajniej się tego boi. Jednocześnie potrzebny jest jasny przekaz zarówno dla gmin jak i mieszkańców, iż nie ma odwrotu od przyjętych założeń, że założenia oraz termin wejścia w życie uchwały antysmogowej będą konsekwentnie przestrzegane. Wszelkie propozycje zapisów opóźniających ostateczny termin wymiany kotłów pozaklasowych lub wprowadzające jakiekolwiek wyjątki w tym zakresie są nie do przyjęcia i stoją w sprzeczności z wolą oraz interesami większości Małopolan oraz małopolskiej gospodarki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim.
1510	**Osoba prywatna**	Każdy powinien mieć wolny wybór czym chce jeździć, a "Miasto" zamiast ograniczać wolność wyborów powinno raczej je powiększać, zachęcać do korzystania z ekologicznych środków transportu chociażby poprzez obniżanie cen biletów, albo wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej dla wszystkich, albo przynajmniej części mieszkańców - tak zbiorowej jak i indywidualnej (darmowe wypożyczalnie rowerów, hulajnog - tradycyjnych i elektrycznych); powinna być nadal rozwijana sieć ścieżek rowerowych. Jestem za zachętami, a nie nakazami i zakazami. Takie praktyki odbieram jako przejaw coraz dalej idącego ograniczania swobód; to praktyki reżimowe a nie demokratyczne. Naprawdę można wymyśleć coś lepszego. Podczas remontu ciągu ulic Królewska, Karmelicka duża ilość mieszkańców wybrała właśnie darmową komunikację zastępczą - to dobry wzór/przykład który warto powielać i właściwy kierunek myślenia.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[339], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1511	**Osoba prywatna**	Wg mojej opinii, pod uwagę powinny zostać wzięte samochody ,,klasyczne", które nie zostały uwzględnione w tym programie. Muszą one mieć pełne prawo do poruszania się po Krakowskich drogach, pomimo swojej emisji spalin, ze względu na swoją wyjątkowość i ikonę kulturowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom

[339] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1512	**Osoba prywatna**	Ograniczanie wjazdu do miasta pojazdom nie spełniającym normy EURO6 to BARDZO zły pomysł! Dla motocykli najnowsza (obecnie obowiązująca) norma to EURO4. Raport NIK pokazał, że spaliny z pojazdów to ok 1% zanieczyszczeń w powietrzu a z całego transportu to ok 7% więc poprawa będzie niezauważalna! Wprowadzenie takiego zakazu tylko na terenie Krakowa nie poprawi powietrza w mieście. Pokazała to ostania zima z zakazem palenia węglę i drewnem w Krakowie (napływały zanieczyszczenia z okolic Krakowa). Dobrze też było widać, że podczas zamknięcia gospodarki na początku tego roku jak ruch pojazdów był znikomy a powietrze nadal było bardzo złej jakości. Jeśli wam zależy na poprawie jakości powietrza to obniżcie ceny gazu ziemnego o połowę, podatek (VAT i akcyza) którym jest obłożony do 0% i zagwarantujcie takie warunki przez 30-50 lat na terenie CAŁEGO województwa małopolskiego lub pomóżcie wprowadzić takie zasady na terenie całego kraju! Przy niskich cenach gazu mieszkańcy sami wymienią piece na gazowe, które są tanie, dostępne, bezawaryjne i ekologiczne!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[340]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż

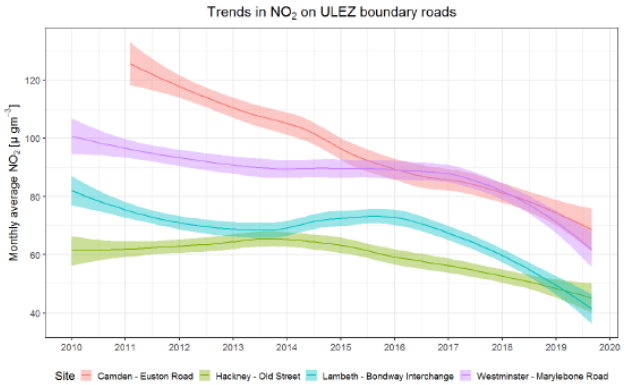
[340] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1513	**Osoba prywatna**	Z niektórymi działaniami się zgadzam, z innymi nie.Przesyłam uwagi do niektórych punktów z programu ochrony powietrza. - zatrudnienie ekodoradcy w każdej gminie, którego zadaniem będzie doradztwo dla mieszkańców, prowadzenie edukacji ekologicznej oraz obsługa programu Czyste Powietrze, - zatrudnienie ekodoradcy ds. klimatu, którego zadaniem będzie między innymi koordynacja działań gmin w zakresie wykorzystania odnawialnych źródeł energii i budownictwa energooszczędnego, KOMENTARZ: Z jakich środków będzie opłacany doradca? Innymi słowy, czy realizacja tych punktów zostanie przeprowadzona w ramach obecnych budżetów, czy może staną się one później powodem do podnoszenia podatków. Czy jest brana pod uwagę opcja gdzie wybrani pracownicy gmin/powiatów zostaną przeszkoleni? Mam na myśli rozwiązanie, gdzie dodatkowe obowiązki wpadają na obecnie zatrudnione osoby. W ten sposób koszty będą niższe (nawet jeśli uwzględnimy wzrost wynagrodzenia dla osób które podjęłyby się dodatkowych obowiązków) - obowiązek zamieszczenia na stronie internetowej powiatu informacji o jakości powietrza i możliwości zgłoszenia ekointerwencji, KOMENTARZ: W jakim celu? W intrenecie są już dostępne takie informacje. Co zyskujemy powielając te dane? Dla mnie to zbędny koszt. - rekomendacja przeznaczenia co najmniej 0,5% dochodów własnych powiatu na działania związane z ochroną powietrza.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		- rekomendacja przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na finansowanie: realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji programów rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza, - rekomendacja przeznaczenia co najmniej 0,5% dochodów własnych województwa na działania związane z ochroną powietrza i klimatu. KOMENTARZ: Rozumiem że realizacja celów wymaga finansowania. Byłbym jednak ostrożny w definiowaniu limitów. Niech gmina/powiat/województwo realizują cele ochrony powietrza w takim tempie w jakim mogą je realizować. Gminy/powiaty/województwa powinny przygotować plan prac przewidzianych w ramach ochrony powietrza jak i plan realizacji. Następnie należy domagać się realizacji tego planu i działać, jeśli okazałoby się, że deklarowane zadanie nie będą wykonane. - wdrożenie w Krakowie stref Tempo-30 na wyznaczonych obszarach wewnątrz III obwodnicy miasta, KOMENTARZ: Nie rozumiem jak takie strefy mają przyczynić się do ochrony powietrza. Według mnie to działanie nie ma uzasadnienia. - utworzenie w Krakowie strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro. Strefa powinna objąć samochody osobowe, busy, samochody ciężarowe i dostawcze. W wersji pilotażowej strefa powinna zostać wyznaczona wewnątrz II obwodnicy, a w wersji docelowej obszar wewnątrz IV obwodnicy. Warunki wjazdu do strefy powinny zostać zaostrzone w wersji docelowej. Dla realizacji tego działania wymagane są zmiany w przepisach na poziomie krajowym, KOMENTARZ: Uwzględniając średni wiek aut w naszym kraju uważam, że zaproponowane rozwiązanie jest zbyt agresywne. Wdrożenie normy Euro 5 powinno być przesunięte na 2025, a Euro 6 na 2030. Odnośnie działań zaproponowanych w 'Plan działań krótkoterminowych >> 3 stopień zagrożenia' - ograniczenia wjazdu pojazdów ciężarowych do centrum Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza, - ograniczenia prac drogowych i budowlanych związanych z emisją pyłu, KOMENTARZ: Jak ma wyglądać realizacja tych punktów? Weryfikacja będzie wymagała albo dużego zaangażowania ludzi, albo zbudowania kosztownej infrastruktury monitorującej. W obu	dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Informacja o stanie jakości powietrza pozwoli na regularne jej monitorowania przez każdego mieszkańca oraz jego uwzględnienie podczas przebywania na wolnym powietrzu. Dzięki informacji o aplikacji Ekointerwencja na stronach gmin i starostw Małopolanie otrzymają informację o istnieniu takiej aplikacji, co w efekcie pozwoli na przesyłanie zgłoszeń w przypadku nieprzestrzegania uchwały antysmogowej czy naruszeń przepisów o ochronie środowiska. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. **Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. W podobny sposób działanie to zostało określone dla powiatów i województwa.** Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. W odniesieniu do stref Tempo-30 warto zaznaczyć, iż doświadczenia miast europejskich (przede wszystkim w Niemczech dokonuje się wyraźnego rozszerzenia stref Tempo-30) wskazują, iż ograniczenia prędkości do 30 km/h mogą korzystnie wpłynąć zarówno na jakość powietrza, jak i płynność ruchu. Zwiększają również bezpieczeństwo na drodze. Wielokrotnie natężenie ruchu w mieście jest bardzo wysokie, co nie pozwala na jazdę z prędkością np. 50 km/h bez konieczności wielokrotnego hamowania i zwalniania. Wskazanie jednolitej – niższej dopuszczalnej prędkości może w ten sposób zwiększyć płynność jazdy. Zapewnienie w jak największym stopniu stałych warunków pracy silników pojazdów,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przypadkach koszty są znaczne. Czy została przeprowadzona analiza zysków i strat? W mojej opinii te punkty będą bardzo kosztowne w realizacji. Myślę, że należy z nich zrezygnować.	z uwzględnieniem nominalnych warunków ich pracy, pozwala z kolei na ograniczenie emisji spalin. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[341], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.

[341] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Działanie krótkoterminowe związane z ograniczeniem prac budowlanych i drogowych zostało zredukowane do zakazu prac budowlanych powodujących emisję pyłu w trakcie dni, w których wprowadzono 3 stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Zadanie to jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych*. Kontrola działania będzie realizowana zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w ustawie *Prawo ochrony środowiska*.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1514	**Osoba prywatna**	Jak wszystko w Polsce robione jest nie od tej strony, od której powinno być robione. Najprościej uderzyć mieszkańców po kieszeni zamiast usprawnić ruch po Krakowie (organizacja ruchu na moście Grunwaldzkim to jakaś paranoja chciałoby się rzec - chory sen pijanego ...) Okres letni najlepiej pokazuje co w Krakowie generuje zanieczyszczenia. A może tak nie wydawać pozwoleń na budowę ograniczających przewietrzanie Krakowa zamiast bezmyślnego spowalniania ruchu samochodów. Szkoda słów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa**. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i zapewniać płynność ruchu.** Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. **Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta.** Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, **urządzeń sygnalizacji świetlnej,** urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1515	**Osoba prywatna**	W aktualizacji programu brakuje narzędzi zmuszajacych gminy do skutecznej realizacji zawartych w nim przepisów. Dotychczasowa realizacja programu przez większość gmin jest niewystarczająca i nieskuteczna. Mam dość oddychania zatrutym powietrzem! Chce czystego powietrza dla siebie i mojej rodziny. Chce móc normalnie funkcjonować, tj wychodzić na spacery,	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji społecznych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		uprawiać sport, wysłać dzieci do przedszkola i szkoły bez narażenia ich zdrowia w miesiącach jesiennych i zimowych.	
1516	**Osoba prywatna**	Drodzy Państwo, niestety natknąłem się dziś w internecie na materiał wideo, który nawet nie powinien być tam zamieszczony, ponieważ sam problem nie powinien zaistnieć. Jednak, do rzeczy. Materiał pewnego twórcy musiał być umieszczony w serwisie YouTube, aby otworzyć oczy na aktualną sytuację odnośnie nowych planów na ustawy dot. silników spalinowych w celu obniżenia zanieczyszczenia powietrza przez pojazdy o takim napędzie. Mianowicie mam na myśli brak wzmianki na temat samochodów/pojazdów zabytkowych. Jako zagorzały fan motoryzacji, uważam że "banowanie" tego typu pojazdów (z jednostkami napędowymi spalinowymi nie spełniającymi norm np. Euro 3, 4, 5) jest absurdem, a powodów dla uargumentowania tej opinii jest zbyt wiele, by wymienić je w krótkiej wiadomości. Dlatego też proszę o podjęcie kroków w kierunku zamieszczenia takiej wzmianki w ustawie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1517	**Osoba prywatna**	W proponowanej treści uchwały nie znalazłem wyjaśnień dotyczących kwesti samochodów zabytkowych a także samochodów z instalacją LPG.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1518	**Przedsiębiorca**	Nie zgadzam się co do zakazu wjazdów pojazdów nie spełniających określonej normy emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1519	**Osoba prywatna**	Wiele aut klasycznych jest użytkowanych okazjonalnie i nie stanowi problemu dla środowiska	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1520	**Osoba prywatna**	Samochody nie trują	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1521	**Osoba prywatna**	Uważam, że najpierw należy wykluczyć najbardziej nieekologiczne samochody spełniający wymagania norm euro 3 i 4 i obserwować czy poprawi to stan powietrza, dopiero wtedy podejmować tak drastyczne kroki jak dopuszczenie jedynie aut z euro 6. Ale przede wszystkim egzekwować czy auta obecnie poruszające się mają sprawne układy katalityczne. Powszechne jest nadal zjawisko wycinania katalizatorów i filtrów DPF lub usuwanie zaworów EGR będąc przekonanym że to wydłuża życie pojazdu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1522	**Osoba prywatna**	Dlaczego miasto chce zdelegalizować klasyczne auta zabytkowe? ☺	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1523	**Osoba prywatna**	Dzień dobry. A co z autami klasycznymi i starszymi niż 3 lata motocyklami? Nie było słowa o takich pojazdach. Stanowią one wartość kulturową i ozdobę miasta, które pełne jest zabytków i historycznych miejsc w które się idealnie wpisują.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1524	**Osoba prywatna**	Moje uwagi odnoszą się do Ograniczenie emisji z transportu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Rozwiązanie nie jest przemyślane, co mają zrobić mieszkańcy takiego miasta, oprócz wyprowadzki? Ja rozumiem, potrzebę zmniejszenia smogu w mieście, ale to nie samochody tutaj są problemem. Problemem są korki (i program tempo 30), które umyślnie są tworzone przez aktualnie panującą władzę w mieście, wszędzie nadużywając argumentów, na wniosek mieszkańców (jakich mieszkańców? Przestańmy wreszcie kłamać, proszę, naprawdę). Korki trzeba rozładować, a nie ograniczać ruch. Jeśli już chcemy ciągną obrany kierunek, to należy zapewnić w mieście komunikację darmową. Oczywiście tego nie zrobicie...	gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[342], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

[342] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1525	**Osoba prywatna**	dlaczego z krakowa maja zniknac zabydkowe samochody?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1526	**Osoba prywatna**	Jako właściciel dwóch pojazdów klasycznych wyprodukowanych przed rokiem 2000, a więc nie spełniających zawartych w Państwa projekcie norm czystości spalin pragnę zapytać dlaczego omawiany projekt przepisów ma dotyczyć także takich pojazdów. W ciągu roku, a właściwie tylko od późnej wiosny do wczesnej jesieni, oba pojazdy łącznie przejeżdżają po drogach miasta Krakowa dystans nieprzekraczający 5000 km. W chwili wejścia w życie proponowanych przez Państwa zmian pojazdy te po mimo posiadania ważnego przeglądu technicznego potwierdzającego spełnienie wymagań zawartych w Rozporządzeniu Ministra Transportu dot. zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów w zakresie między innymi składu spalin nie będą mogły poruszać się po drogach miasta Krakowa, a co za tym idzie nie będą mogły nawet opuścić miejsca swojego postoju tak aby wyjechać poza proponowany obszar który obejmuje projekt. Jako wieloletniemu mieszkańcowi Krakowa, który w tym mieście płaci podatki proponowane zmiany uniemożliwią korzystanie z infrastruktury miejskiej która powstała z tych danin co powoduje iż opinia dotycząca powyższego projektu może być tylko negatywna.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1527	**Osoba prywatna**	Co do zasady idea wprowadzenia w Krakowie ograniczeń w ruchu samochodowym uzależnionych od norm emisji spalin pojazdów jest rozwiązaniem słusznym. Proponowane przez Państwa rozwiązanie winno jednakże uwzględniać szczególną sytuację tj. możliwość wjazdu do centrum Krakowa pojazdów zabytkowych. Pojazdy zabytkowe (oldtimery/klasyki) są świadectwem rozwoju techniki i dobrem	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		cywilizacyjnym, które podlega ochronie. Jednocześnie w ramach popularyzowania wiedzy technicznej, dokumentowania rozwoju cywilizacyjnego, jak również w ramach atrakcji w postaci pokazów, rajdów turystycznych, wystaw, zawodów sportowych, tego typu pojazdy zabytkowe pojawiają się w mieście Krakowie. Z istoty rzeczy nie spełniają one żadnych obowiązujących norm emisji spalin, gdyż w chwili ich wytworzenia normy takie nie obowiązywały. Ze względu jednak na bardzo małą ilość tego typu pojazdów oraz szczególne zasady ich rejestracji (tzw. "żółte tablice rejestracyjne" uzyskiwane w następstwie pozytywnej decyzji Konserwatora Zabytków) w pełni zasadnym jest dopuszczenie wyjątku uprawniającego do wjazdu pojazdów zabytkowych do centrum Miasta Krakowa. Byłaby to regulacja zbieżna z regulacjami obowiązującymi w Europie Zachodniej, w szczególności w Niemczech, gdzie pojazdy zabytkowe posiadające tzw. historyczne tablice rejestracyjne (Historische Kennzeichen) uprawnione są bez ograniczeń do wjazdu do centrów miast, w których wprowadzono ograniczenia w ruchu pojazdów związane z emisją spalin. Jednocześnie samochody zabytkowe poprzez wyróżniające je "żółte tablice rejestracyjne" , podobnie jak pojazdy elektryczne posiadające "zielone tablice rejestracyjne" są oznakowane w sposób umożliwiający bardzo prostą ich identyfikację w ruchu. Niniejszym zwracam się zatem o uwzględnienie wyjątku we wprowadzanych ograniczeniach ruchu umożliwiających wjazd do centrum miasta Krakowa pojazdów zabytkowych	oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1528	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie norm emisji Euro w praktyce wykluczy z ruchu w mieście samochody zabytkowe. Zabytkowe, często luksusowe, odrestaurowane samochody stanowią wartość dodaną miasta, ładnie się prezentują, zwracają uwagę przechodniów, a więc i przyczyniają się do promocji miasta. Nikt nie przemieszcza się nimi na co dzień w zwykłym transporcie, w ogóle nie ma ich wielu - jest to z wielu powodów raczej rzadka pasja. Uważam, że niewiele można zyskać usuwając możliwość poruszania się zabytkowych samochodów po reprezentacyjnej części miasta. Warto wziąć pod uwagę samochody zarejestrowane jako zabytki. Są to samochody traktowane w sposób wyjątkowy, jeśli chodzi o sprzedaż, rejestrację, zasady renowacji itp., również więc mogłyby zostać uznane jako wyjątek w konsultowanych obecnie przepisach. Zabytki owszem, więcej palą, jednakże są naprawdę rzadko używane, a jeśli już są, to wzbogacają estetykę miasta. Uważam, że warto to wziąć pod uwagę.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1529	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizowac klasyczne samochody na swoich ulicach?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1530	**Osoba prywatna**	Ograniczenie wjazdu samochodów nie przyniesie zauważalnego skutku. Zanik ruchu samochodów w czasie najsilniejszych obostrzeń kwarantanny nie wpłynął na jakość powietrza, najwyżej na hałas, który w mieście jest czymś normalnym. Poza tym to ograniczenie wolności w wyborze środka transportu. Właściwym kierunkiem jest rozwój konkurencyjności komunikacji miejskiej, m.in. metro czy zdecydowanie większa przepustowość i szybkość pozostałych środków komunikacji zbiorowej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie . W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[343], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[343] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1531	**Osoba prywatna**	Co z samochodami zabytkowymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1532	**Osoba prywatna**	Znakomita większość aut nie tylko regionu ale także reszty Polski to auta nastoletnie kupowane z drugiej lub kolejnej ręki nie mogące spełniać tak drastycznych norm, stąd tak gwałtowne wprowadzenie restrykcji staje się szkodliwe dla realizacji ruchu wielu pojazdów w mieście i przyczynia się do utrudnienia życia zwykłym mieszkańcom pracującym w nim. Wpływa to także na drastyczne zwiększenie osób w komunikacji miejskiej która w obecnym stanie pandemii korona wirusa nie jest najbezpieczniejszym miejscem dla ludzi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie , podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1533	**Osoba prywatna**	Niniejszym wnoszę o wprowadzenie poprawek do projektu Programu Ochrony Powietrza dla Małopolskim dotyczących silnikowych pojazdów historycznych zdefiniowanych w art. 2 ust. 1 pkt 11 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Pojazdy historyczne stanowią odrębną grupę pojazdów, dla których planowane w projekcie ograniczenie nie powinny zostać zastosowane przede wszystkim z następujących powodów: 1. Pojazdy te należą do objektów dóbr kulturowych kraju, jak również regionu i miasta, w którym są zarejestrowane, prezentowane i utrzymywane w stanie pozwalającym na ich użytkowanie. Wiele z nich prezentowanych jest i cieszy oko fanów motoryzacji nie tylko w Polsce, lecz również zagranicą. 2. Pojazdy historyczne i zabytkowe stanowią małą część wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Małopolsce, tak samo jak w całym kraju. 3. Pojazdy te generują rocznie szczątkowe przebiegi kilometrowe w całościowym dystansie pokonywanym przez wszystkie pojazdy silnikowe na terenie województwa, jak również Krakowa. Średnio użytkownik takiego samochodu pokonuje kilkuset kilometrów rocznie (brak dokładnych danych dla Polsce, w Niemczech wskaźnik ten za rok 2018 wynosił 1500 kilometrów). Prawie każdy właściciel pojazdu historycznego porusza się na codzień innym pojazdem, już nawet z powodu minimalizacji ewentualnych szkód, które co do zasady pochłaniają więcej czasu i środków niż naprawa nowoczesnego samochodu. 4. Samochody historyczne i zabytkowe są stałym elementem wielu imprez w Małopolsce i Krakowie o charakterze kulturowym, organizowanych zarówno przez jednostki publiczne, jak również stowarzyszenia, kluby oraz osoby prywatne. W wyniku braku możliwości przemieszczania się tymi pojazdami, takie przedsięwzięcia nie mogłyby dojść do skutku lub zostałyby ograniczone wyłącznie do osób, które mają możliwości i środki na transport pojazdu na lawecie. Z racji tego, że w Europie istnieje szereg przykładów na rozwiązania w ustawach dot. ograniczenia emisji spalin (np. w Niemczech ustawodawca wprowadził wykluczenia dla tych pojazdów już w 2007 roku !), koncepcji projektu w tym zakresie nie trzeba zaczynać "od nowa". Ponadto zarówno Światowy Związek Samochodów Historycznych FIVA jak i grupa robocza Parlamentu Europejskiego Historic Vehicle Group wypracowały już szereg rekomendacji i wytycznych dla odpowiednich definicji wykluczeń dla pojazdów historycznych z obowiązujących obostrzeń prawnych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Sugeruję również szczegółową lekturę postulatu stowarzyszenia Krakowskie Klasyki Nocą, wystosowaną w ramach przedmiotowych konsultacji.	
1534	**Osoba prywatna**	Negatywnie opiniuję rozmiękczanie POP i odkładanie jego wdrażania w czasie. W szczególności protestuję przeciwko poniższej propozycji: 12. Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Działanie to zostało przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej.
1535	**Osoba prywatna**	Dlaczego chcecie zdelegalizowac klasyki???	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1536	**Osoba prywatna**	Bardzo ważne jest stworzenie bazy dobrych praktyk, które sprawdzają się w innych województwach,a nawet krajach.Ostatnio głośno było o Litwie i jej sposobie na zachęcenie ludzi do segregacji śmieci (butelkomaty). Więcej środków powinno trafiać do gmin i wspólnot mieszkaniowych na podziemne kontenery na śmieci (oszczędność miejsca,estetyka,brak przykrych zapachów). Nieporozumieniem jest finansowanie z funduszy publicznych wymiany piecy CO węglowych bezklasowych na piece CO węglowe.Dotacja powinna być tylko na ekologiczne,odnawialne źródła ciepła. Powinna istnieć możliwość uzyskania preferencyjnej pożyczki w części umarzalnek w zależności od terminowej spłaty 50% należności np.w przypadku inwestycji w panele FV o mocy umożliwiającej ogrzewanie domu i wody. Ważne jest też by ekodoradca był dostępny poprzez telefon,e-mail.On/ona nie musi mieć stołka czy etatu w każdej gminie.Koronawirus zrewidował tradycyjne formy pracy.Ekodoradca może pracować zdalnie,a jego pensja może być finansowana przez kilka gmin.Osobiscie może się pojawiać w danej gminie raz w tygodniu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin szczególnie w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Ponadto Województwo Małopolskie oferuje szereg szkoleń oraz ofertę studiów podyplomowych, które pomogą przygotować Ekodoradcę do pracy. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. W Programie wprowadza się zakaz finansowania urządzeń grzewczych na węgiel ze środków publicznych począwszy od 2022 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami.
1537	**Osoba prywatna**	Brak zapisu o samochodach zabytkowych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1538	**Osoba prywatna**	Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy obejmującej praktycznie całe miasto, powinna obejmować wyłącznie ścisłe centrum wewnątrz I obwodnicy. Jesteśmy zbyt biednym społeczeństwem żeby kupować auta spełniające tak wyśrubowane normy. Nawet kraje dużo od nas bogatsze nie decydują się na takie rozwiązania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[344], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1539	**Osoba prywatna**	Czy Kraków delegalizuje pojazdy zabytkowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

[344] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1540	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa</u>**	na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy.	*spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1541	**Osoba prywatna**	Biorąc pod uwagę doświadczenia europejskich miast oraz poziom smogu podczas zmniejszonego ruchu na ulicach w kwarantannę, problem jakości powietrza nie jest zwiazany z autami. Dodatkowo jako kierowca zabytkowego samochodu nie zgadzam się na ograniczanie swobody realizacji moich pasji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[345]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o

[345] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1542	**Osoba prywatna**	Chciałbym wyrazić poparcie dla ogólnych kierunków określonych w propozycji Programie ochrony powietrza w rozumieniu działań zmierzających do wdrożenia uchwały antysmogowej w Małopolsce. Jednocześnie jestem zaniepokojony zbyt niskimi wymaganiami w zakresie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Uchwała antysmogowa dla województwa małopolskiego jako akt prawa miejscowego nakłada na Małopolan obowiązek wymiany starych kotłów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		niektórych zadań, zwłaszcza dotyczących obowiązków gmin, co może doprowadzić do opóźnienia wdrożenia uchwały lub jej nieskutecznego egzekwowania. Poniżej przesyłam uwagi i propozycje do rozważenia w zakresie zadań do nowego Programu ochrony powietrza dla woj. małopolskiego. Uwagi dot. proponowanych zapisów: **1. Dotyczy: Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin w zakresie wymaganej liczby zlikwidowanych kotłów niespełniających wymogów uchwały antysmogowej (str. 103 pkt 12)** Uwaga: Punkt ten należy wykreślić, gdyż stoi w sprzeczności z uchwałą antysmogową!!! Uzasadnienie: Zgodnie z uchwałą antysmogową od 1 stycznia 2023 r. będzie obowiązywać zakaz stosowania kotłów na paliwa stałe poniżej 3 klasy (tzw. kopciuchów). Dodanie do POP zapisu zezwalającego na pozostawienie po tym terminie określonej liczby takich kotłów stoi zatem w oczywistej sprzeczności z uchwał ą antysmogową i trudno nie odnieść wrażenia, że stanowi pierwszy krok do rozmontowania lub opóźnienia wejścia uchwały w życie. Oczywistym jest fakt, że w praktyce do końca 2022 roku nie uda się zlikwidować 100% kopciuchów w województwie, tak jak do tej pory nie udało się zlikwidować100% pieców węglowych w Krakowie. To nie znaczy jednak, że należy na taką sytuację dawać jawne przyzwolenie w ramach POP. Z zestawienia uwag z konsultacji społecznych POP przeprowadzonych w kwietniu wnioskuję, że punkt ten został dopisany do POP na wniosek WIOŚ w celu umożliwienia kontrolowania skuteczności działań gmin w zakresie realizacji Programu. Niestety, takie kryterium oceny jest tylko pozornie słuszne. W rzeczywistości gminy nie są w stanie nikogo zmusić do likwidacji kopciucha, stawianie zatem jakiegokolwiek procentowego progu dla gmin w tym zakresie jest pozbawione sensu. Gminy powinny być rozliczane z działań, które faktycznie leżą w ich kompetencjach, tj.: 1.działań, które w sposób bezpośredni wpływają na liczbę likwidowanych kopciuchów, w tym głównie skutecznych kampanii informacyjnych „do drzwi", które prowadzą do zwiększenia wciąż niskiej świadomości istnienia uchwały antysmogowej, 2. działań o charakterze egzekucji istniejących przepisów, tj. kontrolowania od 2023 roku czy niezlikwidowane kopciuchy są używane. Gminy powinny być rozliczane zatem przede wszystkim z ilości i jakości prowadzonych kampanii informacyjnych oraz ilości i jakości kontroli przestrzegania uchwały antysmogowej (od 2023 roku) lub kontroli spalania odpadów (do 2023 roku). Więcej w tym temacie wspominam również dalej, w Uwadze 8.	niespełniających wymogów określonych w ww. uchwale na nowe ekologiczne źródła ciepła. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina (wójt, burmistrz, prezydent miasta) jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Gmina posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostało jednak przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. Ponadto, gminy będą rozliczane ze wskazanych w uwadze działań. Każdemu zadaniu wskazanemu do realizacji w harmonogramie działań naprawczych w przedmiotowym Programie zostały przypisane odpowiednie wskaźniki realizacji monitorowania postępu. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W przypadku, gdy gmina dotychczas w niewielkim stopniu dokonała inwentaryzacji, uzupełnienie jej w 90% w br. może być niemożliwe ze względu na ograniczenia wprowadzane z uwagi na epidemię. Ze względu na sposób egzekwowania realizacji działań przez WIOŚ – tj. nałożenie kary pieniężnej, a nie obowiązku przeznaczenia określonej kwoty na działania naprawcze, gminy mogłyby ostatecznie nie zrealizować zadania i otrzymać karę, która tym bardziej przyczyniłaby się do opóźnienia realizacji działania. Nie jest to

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dodatkowo w kontekście gminnych kontroli przestrzegania uchwały antysmogowej warto zestawić: 1. liczbę obowiązkowych kontroli planowych zapisanych w POP (str. 101 pkt 7c), która jest na poziomie 6% zabudowy mieszkaniowej (patrząc sumarycznie na liczbę wymaganych kontroli da gmin i odnosząc do liczebności zabudowy mieszkaniowej w gminach) ORAZ 2. liczbę kopciuchów, które zgodnie z powyższym punktem będą mogły pozostać w użytku po 2023 roku – na poziomie 30%. Takie zestawienie jasno pokazuje, że jeśli POP w aktualnie proponowanym kształcie zostanie uchwalony, to będzie istniało przyzwolenie na łamania uchwały antysmogowej. Najpierw, będzie przyzwolenie na pozostawienie niezlikwidowanych 30% kopciuchów, a potem gminy skontrolują jedynie część z nich, natomiast reszta będzie bezkarnie używana. Konieczne jest zwiększenie liczby kontroli, więcej wspominam o tym również w Uwadze 4. Resumując, pkt. 12 musi zostać wykreślony z POP, natomiast wymagania dla gmin, które będą stanowić podstawę rozliczeń dla WIOŚ muszą obejmować przede wszystkim kwestię kampanii informacyjnych i prowadzenia kontroli przestrzegania uchwały antysmogowej (w liczbie znacznie wyższej niż to obecnie jest proponowane w projekcie). **2. Dotyczy: Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin w zakresie inwentaryzacji źródeł ciepła (str. 101 pkt 5)** Uwaga: Inwentaryzacja powinna zostać przeprowadzona do końca 2020 roku w 100% (ewentualnie 90% ze względu na brak umocowań prawnych umożliwiających wymuszenie uzyskania informacji od każdego mieszkańca). Potem baza inwentaryzacyjna powinna być aktualizowana co najmniej raz w roku lub przynajmniej w pierwszej połowie 2023 roku. Uzasadnienie: Ponawiam uwagę z kwietniowych konsultacji. Odnosząc się do odpowiedzi na moją ówczesną uwagę (Zestawienie uwag z konsultacji społecznych POP, str. 569, ostatni wiersz) stanowczo zaznaczam, że nie można uznawać dotychczasowego lekceważenia przepisów przez niektóre gminy i niskiego poziomu inwentaryzacji w tych gminach jako argumentu za wydłużeniem terminu inwentaryzacji. Gminy, które do tej pory mają niski poziom inwentaryzacji należy zmotywować do działania karami od WIOŚ, a nie premiować za ich brak działań poprzez wydłużenie terminu. Byłoby to działanie demoralizujące również względem tych gmin, które sumiennie zrealizowały obowiązek inwentaryzacji. Ponadto konieczny jest zapis o obowiązku aktualizacji bazy inwentaryzacji w 1. połowie 2023 roku. Taka aktualizacja pozwoli na zidentyfikowanie miejsc, gdzie należy prowadzić kontrole w zakresie przestrzegania uchwały antysmogowej. Planowanie kontroli na podstawie nieaktualnej bazy inwentaryzacji byłoby nieefektywne i absurdalne.	premiowanie za brak działania, a podejście do działania w sposób, który uwzględnia realia organizacyjne i finansowe w gminach, w szczególne w sytuacji zagrożenia epidemicznego. Gminy to jednostki, którym ze względu na posiadane kompetencje, powierza się największą liczbę zadań. Dlatego też ich uzasadnione uwagi związane z terminami i zakresem działań zostały uwzględnione. Nie bez powodu ustawodawca przewidział tryb opiniowania projektu Programu ochrony powietrza przez gminy i powiaty poza obowiązkowym przeprowadzeniem konsultacji społecznych. W ramach Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków planowane jest coroczne aktualizowanie danych o źródłach ogrzewania, co pozwoli na dostarczenie aktualnych danych, które powinny zostać wykorzystane do zaplanowania działań kontrolnych. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 *roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Liczba kontroli planowych do przeprowadzenia w gminach wyznaczona została w oparciu o sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, biorąc pod uwagę wskaźniki osiągane przez najaktywniejsze gminy. Wyznaczaniu działań naprawczych, w tym obowiązków kontrolnych, podobnie jak wszystkich innych działań przedstawionych w projekcie, musi towarzyszyć szeroka analiza w zakresie możliwości finansowych i kadrowych gmin, które są zróżnicowane w skali województwa. Wyznaczanie wyższej, jednak w przypadku znaczącej liczby gmin nierealnej do przeprowadzenia, liczby kontroli prowadzić może do uzyskania odwrotnego efektu niż zamierzony. Zarząd Województwa stara się w ramach nowej unijnej perspektywy finansowej dostarczyć gminom niezbędne narzędzia do kontroli: wsparcie w postaci m.in. szkoleń oraz przede wszystkim pomoc finansową w utworzeniu jednostek, które zajmować się będą jedynie kontrolą. Nakładanie na gminy obowiązków, które z dużym prawdopodobieństwem w aktualnych realiach nie zostałyby wypełnione, doprowadziłoby pogorszenia ich sytuacji finansowej i w efekcie ograniczyłoby realizację działań naprawczych. Nie jest to celem działań Województwa. Obecnie zaproponowane wskaźniki w zakresie liczby kontroli są możliwe do przeprowadzenia przez gminy, na co wskazują dotychczasowe wyniki sprawozdań. Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska powinien wobec tego podczas kontroli ocenić poziom realizacji działań, na które gmina ma realny wpływ i które nie przekraczają jej możliwości. W odniesieniu do niepodejmowania działań w związku z zagrożeniem epidemicznym, Zarząd Województwa ma świadomość pilnej potrzeby realizacji kontroli, również jako działania zwiększającego świadomość mieszkańców, jednak podejmowanie decyzji, w której należy dokonać wyboru między podjęciem kontroli

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		3. Dotyczy: Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin w zakresie kontroli palenisk (str. 101 pkt 7a i 7b) Uwaga: Łączna liczba kontroli palenisk (interwencyjnych i systemowych) w gminie powinna corocznie wynieść co najmniej 5 % zabudowy mieszkaniowej. Uzasadnienie: W POP z 2017 roku określono wymagane liczby kontroli palenisk na poziomie 3% zabudowy mieszkaniowej w latach 2017 - 19 i 5% zabudowy w latach 2020 - 22. Zaproponowane w formie widełek liczby kontroli w aktualnej propozycji POP oznaczają w przeliczeniu wymóg kontroli na poziomie 3% zabudowy. Mam świadomość, że w projekcie POP określono również oddzielnie wymóg prowadzenia kontroli interwencyjnych, co oznacza, że realnie wszystkich kontroli będzie więcej niż minimalna liczba określona w wymaganiach dla kontroli planowych. Niemniej jednak ilość zgłoszeń od mieszkańców znacząco różni się między gminami i można się spodziewać, że w wielu gminach łączna liczba kontroli planowych i interwencyjnych będzie znacznie niższa niż 5% zabudowy, które zaplanowano w POP z 2017 roku, co będzie oznaczało krok wstecz. Dlatego oprócz wymogu kontroli interwencyjnych oraz określonych w projekcie widełek dla kontroli systemowych, konieczne jest również, aby wprowadzić zapis o wymaganej łącznej liczbie kontroli na poziomie co najmniej 5% zabudowy mieszkaniowej tak, aby nie było regresu względem POP z 2017 roku. Odnosząc się do Państwa odpowiedzi na podobną uwagę jaką zgłaszałem w kwietniowych konsultacjach (wówczas była to uwaga dalej idąca postulująca wymóg liczby kontroli na poziomie 10% zabudowy, por. Zestawienie uwag z konsultacji społecznych POP, str. 571, drugi wiersz), zgadzam się, że możliwości gmin w zakresie intensywności kontroli są różne. Niestety dotychczasowe działania większości gmin w zakresie prowadzenia kontroli to jest gigantyczny skandal. Wiele gmin nie prowadzi żadnych kontroli lub wykonuje ich kilka w ciągu roku (w dodatku w sposób urągający jakimkolwiek dobrym standardom). Na podstawie danych uzyskanych z gmin w 2019 roku: 68 gmin przeprowadziło kontrole w liczbie mniejszej niż 1% zabudowy mieszkaniowej, w tym 29 gmin nie przeprowadziło ANI JEDNEJ kontroli. Wymóg na poziomie 3% spełniły jedynie 63 gminy. Trudno taką sytuacje tłumaczyć możliwościami obiektywnymi, jest to ewidentny przejaw lekceważenia POP i stawiania kwestii jakości powietrza na samym dnie listy priorytetów. Takie zachowanie jest niedopuszczalne i nie ma powodu, aby wychodzić naprzeciw oczekiwaniom gmin cechujących się tak bezczelnym zachowaniem, dla których jedynym celem jest określenie wymagań na jak najniższym poziomie i utrzymanie status quo. Ponadto, wnioskowany przeze mnie poziom łącznej liczby kontroli na poziomie co najmniej 5% zabudowy mieszkaniowej jest i tak stosunkowo niski. Oddzielnie chciałbym się odnieść do wymaganej liczby kontroli planowych w 2020 roku. Proponowany absurdalnie niski poziom kontroli w bieżącym roku nie ma uzasadnienia. Zapewne poziom ten ma związek z pandemią COVID -19. Niemniej jednak pandemia w Polsce zaczęła się w połowie marca, zatem przez 2,5 miesiąca tegorocznego sezonu grzewczego gminy miały możliwość prowadzenia kontroli bez jakichkolwiek ograniczeń. Bedą również miały	i bezpieczeństwem kontrolujących, jest wysoce wrażliwą kwestią. Jako nadrzędne należy wobec tego obecnie traktować zalecenia Głównego Inspektoratu Sanitarnego – Zarząd Województwa nie może w tym zakresie wydawać odmiennych rekomendacji. Niemniej jednak należy podkreślić, iż intencją Zarządu Województwa, podobnie jak Opiniującego, jest zapewnienie 100% realizacji kontroli naruszeń zgłaszanych poprzez aplikację Ekointerwencja. Jej celem jest bowiem zapewnienie możliwości zgłoszenia naruszeń i wyegzekwowania kontroli. Dlatego też w Programie nakłada się na gminy obowiązek podejmowania kontroli wynikających ze zgłoszeń poprzez aplikację z wyznaczeniem terminu reakcji na kontrolę. Zarząd Województwa nie mógł przewidzieć aktualnej sytuacji epidemicznej w momencie uruchamiania narzędzia. Uwaga dotycząca wdrożenia wewnętrznych procedur kontroli w oparciu o wytyczne Zarządu Województwa została uwzględniona. W Programie wskazane zostanie również, iż do czasu przyjęcia procedur w gminach kontrole rekomenduje się realizować w oparciu o wskazany w uwadze „*Poradnik przeprowadzania kontroli palenisk domowych”.* W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń na paliwa stałe w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. W Programie nie analizowano wprowadzenia zakazu stosowania w nowych budynkach urządzeń zasilanych biomasą. Promowane są odnawialne źródła energii, w tym biomasa. Mając świadomość emisji zanieczyszczeń, w tym w szczególności pyłów, wynikającej ze spalania biomasy, wprowadzono zakaz finansowania urządzeń na biomasę o wskaźniku emisji cząstek stałych powyżej 20 mg/m^3 począwszy od roku 2023. W ramach Programu podejmuje się analizę w zakresie nie tylko efektów ekologicznych, ale również innych uwarunkowań wprowadzenia Programu – w tym

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nadal taką możliwość w nadchodzącym sezonie grzewczym od października. Niedopuszczalne jest ewentualne usprawiedliwianie braku kontroli epidemią, co obecnie niestety ma miejsce, o czym świadczą setki zignorowanych przez gminy zgłoszeń w ramach Ekointerwencji. Takie tłumaczenie jest tym bardziej niestosowne, gdy niemal całkowicie została już odmrożona gospodarka i zniesione obostrzenia nawet w zakresie rozrywek jak kina czy imprezy sportowe. Podsumowując, konieczne jest określenie wymogów odnośnie do liczby kontroli w następujący sposób (wszystkie punkty muszą być spełnione łącznie): 1.Kontrole interwencyjne: obowiązek reakcji na każde zgłoszenie (jak na str. 101 pkt 6 projektu POP) 2. Kontrole planowe: minimalna ilość jak określono na str.101 pkt 7b projektu POP 3. Sumaryczna liczba kontroli interwencyjnych i planowych na poziomie co najmniej 5% zabudowy mieszkaniowej. **4. Dotyczy: Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin w zakresie kontroli palenisk (str. 101 pkt 7c)** Uwaga: Kontrole systemowe połączone z inwentaryzacją budynków, w okresie od 2023 roku powinny corocznie objąć we wszystkich gminach wszystkie budynki, w których nadal eksploatowane będą indywidualne pozaklasowe paleniska na paliwa stałe Uzasadnienie: Jedyną drogą do skutecznego wdrożenia uchwały antysmogowej są nieuchronne kontrole. Oczywiste jest, że nie uda się do 2023 roku zlikwidować wszystkich kopciuchów. Konieczne jest zatem kontrolowanie opornych mieszkańców i karanie ich za łamanie przepisów uchwały antysmogowej. Absolutnym minimum jest zatem wprowadzenie zapisu obligującego gminy do kontroli co najmniej raz w roku pod każdym adresem, gdzie funkcjonować będzie niedozwolone źródło ogrzewania (analogicznie jak wpisano dla Krakowa). W przeciwnym razie uchwała pozostanie nieskuteczna, a mieszkańcy będą bezkarnie zatruwać powietrze dymem z nielegalnych kopciuchów. Zdaję sobie przy tym sprawę, że gminy mają mniejsze możliwości organizacyjne i finansowe niż Kraków i skontrolowanie potencjalnie dużej liczby opornych mieszkańców może stanowić spore wyzwanie. Warto jednak spojrzeć na ten problem od innej strony: bardziej wymagający zapis (zgodny z moim postulatem) będzie stanowił motywację dla gmin, aby już teraz prowadzić aktywne działania na rzecz skutecznego zachęcenia jak największej liczby mieszkańców do likwidacji kopciuchów, jako że każdy zlikwidowany kopciuch obniżać będzie liczbę kontroli do których gmina będzie zobligowana od 2023 roku.	ekonomicznych oraz społecznych. Zaproponowane rozwiązanie jest optymalne pod kątem wskazanych czynników. Odnosząc się do propozycji wprowadzenia norm jakości węgla, które miałaby obowiązywać od 2023 roku, podtrzymuje się stanowisko przedstawione w ramach I tury konsultacji. Mimo świadomości problemu, jakim obecnie jest jakość paliw wykorzystywanych w indywidualnych źródłach ogrzewania, docelowym rozwiązaniem powinno być wprowadzenie regulacji na poziomie krajowym. Już obecnie często dochodzi do sytuacji, w której jakość sprzedawanego węgla nie jest zgodna z wymaganiami uchwały antysmogowej, lecz biorąc pod uwagę normy krajowe, jego sprzedaż jest dozwolona. Kolejną problematyczną kwestią jest kontrola składów opału, która powinna być realizowana przez Inspekcję Handlową. Nadal liczba podejmowanych kontroli jest niewystarczająca w odniesieniu do skali problemu, jakim jest sprzedaż węgla niespełniającego wymagań określonych na poziomie krajowym. Należy doprowadzić do sytuacji, w której określone paliwa nie tylko nie będą mogły być wykorzystywane z uwagi na uchwały antysmogowe, ale również nie będzie możliwe wprowadzenie ich do obrotu. Zapewni to największą skuteczność podejmowanych działań. Wprowadzenie nowych regulacji na poziomie województwa może doprowadzić do niepożądanego chaosu informacyjnego wśród mieszkańców. Niemniej jednak Zarząd Województwa ponownie zwróci się do władz krajowych w niniejszej sprawie, podkreślając istotne znaczenie jakości paliw w kontekście jakości powietrza w województwie. Osiągnięcie wymaganych norm stężeń substancji jest ważnym celem nie tylko z punktu widzenia regionu, ale również kraju. Należy mieć na uwadze, iż kontrole realizacji Programu ochrony powietrza oparte są na procedurach określonych przez Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Zarząd Województwa nie ma i nie może mieć wpływu na jednostkę kontrolującą przestrzeganie zapisów związanych z Programem ochrony powietrza, szczególnie, iż przygotowanie Programu przez Zarząd Województwa nadzorowane jest również przez Małopolskiego WIOŚ.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dodatkowo, chciałbym zwrócić uwagę, że gminy nie powinny zasłaniać się brakiem możliwości prowadzenia dużej liczby kontroli biorąc pod uwagę planowane dofinansowania do tworzenia straży gminnych ze strony Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego. **5. Dotyczy: Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin w zakresie kontroli palenisk (str. 102 pkt 7f)** Uwaga: Należy doprecyzować, że gminy mają obowiązek przyjęcia procedur zgodnie z wytycznymi, które stworzy Zarząd / Sejmik Województwa Małopolskiego oraz że wytyczne te będą miały moc obowiązującą i będą brane pod uwagę przy rozliczaniu gmin z realizacji POP. Ponadto do czasu stworzenia wytycznych warto dopisać, że gminy mają obowiązek realizacji kontroli zgodnie z opublikowanym „Poradnikiem przeprowadzania kontroli palenisk domowych" z lipca 2019 roku autorstwa UMWM, IChPW oraz Fundacji Frank Bold. Uzasadnienie: Kwestia jakości kontroli domowych palenisk prowadzonych przez gminy pozostawia wiele do życzenia. Bardzo mnie zatem cieszy, że w POP zwrócono uwagę na kwestię wytycznych i procedur przeprowadzania kontroli. Konieczne jest jednak ujęcie tego problemu w sposób twardszy. W aktualnej propozycji POP wprowadzono zapis o wytycznych jakie stworzy Zarząd / Sejmik Województwa Małopolskiego, ale nie ma mowy o obowiązkowym stosowaniu się do tych wytycznych i uwzględnieniu ich przy tworzeniu gminnych procedur. Brak takiego doprecyzowania skutkował będzie brakiem możliwości rozliczenia gmin z realizacji tego punktu i dalszą bylejakością zakresie kontroli. Do czasu stworzenia wytycznych, czyli de facto w nadchodzącym sezonie grzewczym, gminy powinny być zobowiązane do stosowania się do zaleceń z „Poradnika przeprowadzania kontroli palenisk domowych" opublikowanego ponad rok temu na stronach UMWM. W przeciwnym razie nadchodzącym sezon grzewczy będzie kolejnym, w którym kontrole będą pozorowane i nieskuteczne. Ponadto, wybiegając w przyszłość i odnosząc się do kształtu przyszłych wytycznych, chciałbym zwrócić uwagę, że powinny wśród nich znaleźć się wymogi dotyczące: liczby kontroli popołudniowo - wieczornych, odsetka nieprawidłowości karanych mandatem lub wnioskiem do sądu oraz obowiązku posiadania wilgotnościomierza. Uwagi dot. propozycji wprowadzenia dodatkowych zapisów: **6. Dotyczy: wprowadzenia zakazu instalowania kotłów na paliwa stałe w nowobudowanych budynkach** Uwaga: Konieczne jest zapisanie w POP ww. zakazu, a następnie usankcjonowanie go w formie uchwały antysmogowej. Uzasadnienie: Ponawiam swoja uwagę z kwietniowych konsultacji. Niestety nie mogę się zgodzić ze stanowiskiem wyrażonym w odpowiedzi na moją uwagę jakoby zapis taki nie mógł być wprowadzony w POP ze względu na miejsca, gdzie brak jest alternatywy dla węgla (Zestawienie uwag z konsultacji społecznych POP, str. 574, drugi wiersz). Zawsze istnieje jakaś	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		alternatywa dla węgla, z której można skorzystać. Nie jest to tylko gaz, który faktycznie nie wszędzie jest dostępny, ale choćby pompy ciepła. Właściciel terenu stawiający dom mając środki na budowę musi je mieć również na zainstalowanie ekologicznego źródła ciepła i nie powinno być w tym zakresie żadnej taryfy ulgowej. **7. Dotyczy: norm jakości węgla stosowanego w kotłach od 2023 roku (od momentu zakazu stosowania pozaklasowych kotłów na paliwa stałe)** Uwaga: Konieczne jest zobligowania Sejmiku Wojewódzkiego do wprowadzenia uchwały antysmogowej określającej normy jakości węgla (ekogroszku), który będzie dopuszczony do stosowania w kotłach w Małopolsce od 2023 roku, w przypadku, gdyby takich norm nie wprowadzono wcześniejna poziomie Rozporządzenia Ministra Klimatu Uzasadnienie: Ponawiam swoją uwagę z kwietniowych konsultacji. Dopuszczalny w województwie małopolskim ekogroszek powinien spełniać następujące parametry: • zawartość popiołu: <6% • zawartość wilgoci: <12% • zawartość siarki: <0,8% • wartość opałowa: > 27 MJ/kg • zawartość podziarna: <5% Cieszy mnie aktywność Zarządu Województwa w tym temacie i wystosowanie apelu do Ministra Klimatu o stworzenie takich norm na poziomie Rozporządzenia. Niemniej jednak dotychczasowe apele do Rządu w tym zakresie nie przyniosły pożądanego skutku. Mam zatem obawę, że podobnie będzie tym razem. Dlatego może się okazać, że będzie warto wprowadzić takie parametry na poziomie uchwały antysmogowej. Oczywiste jest, że zapis na poziomie uchwały będzie znacznie mniej skuteczny niż stosowny zapis w ramach rozporządzenia, co wskazali Państwo również w odpowiedzi na moją kwietniową uwagę w tym zakresie (por. Zestawienie uwag z konsultacji społecznych POP, str. 574, trzeci wiersz). Z drugiej strony jednak, w przypadku braku regulacji na poziomie rozporządzenia, przyjęcie stosownej uchwały na poziomie województwa na pewno będzie bardziej skuteczne niż brak tego typu przepisów na jakimkolwiek poziomie legislacji. **8. Dotyczy: egzekucji zapisów POP przez WIOŚ** Uwaga: Konieczne jest wprowadzenie w formie rekomendacji sposobu rozliczania gmin przez WIOŚ poprzez określenie działań priorytetowych. Uzasadnienie: W ramach kwietniowych konsultacji zgłosiłem podobną uwagę, przy czym proponowałem uwzględnienie wytycznych dla WIOŚ w formie obowiązku co w odpowiedzi zostało odrzucone (por. Zestawienie uwag z konsultacji społecznych POP, str. 575, drugi	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wiersz). Przyjmując Państwa argumentację o braku możliwości wpisania do POP obowiązków dotyczących WIOŚ, zwracam uwagę, że nic nie stoi jednak na przeszkodzie, aby POP zawierał rekomendacje dla WIOŚ w kwestii sposobu rozliczania gmin. Rekomendacje dla WIOŚ (w innym temacie) znalazły miejsce w projekcie POP choćby na str. 109.. Odnośnie treści takich rekomendacji, tj. kryteriów jakie powinny być brane pod uwagę przez WIOŚ przy rozliczaniu gmin z wdrażania POP, to przede wszystkim, jak wspomniałem w ramach Uwagi 1, niedopuszczalne jest wprowadzenie jako kryterium oceny liczby pozostałych urządzeń grzewczych niespełniających uchwały antysmogowej. Jako główne punkty rozliczania gmin powinny być określone te, do których realizacji gminy faktycznie posiadają narzędzia i które istotnie zwiększają szanse na likwidację kopciuchów do końca 2022 roku lub takie, które będą służyły egzekucji przepisów. Przypominam, że uchwała antysmogowa nie stanowi, że kopciuchy mają być zlikwidowane, ale że nie wolno będzie ich używać. Zatem tu leży zadanie gminy: monitorować i kontrolować, czy będą one używane. Podsumowując jako główne punkty do rozliczenia gmin powinny zostać uznane poniższe: • obowiązek prowadzenia przez gminy akcji informacyjnych z dotarciem do każdego punktu adresowego w gminie, • przeprowadzenie inwentaryzacji, • prowadzenie kontroli w zakresie ilościowym i jakościowym opisanym w POP, • egzekucja przepisów uchwały antysmogowej w 2023	
1543	**Osoba prywatna**	- Pilotażowa strefa ma być wprowadzona w centrum Krakowa, w obszarze ograniczonym II obwodnicą (otacza przede wszystkim większość Starego Miasta, ale też Stare Podgórze oraz częściowo Grzegórzki). Ograniczenia wjazdu na tym terenie nie powinny dotyczyć mieszkańców. - Brak rozwiązań pomocowych dla osób o niskich dochodach, osób niepełnosprawnych w zakresie dopłat do zakupu samochodów spełniających te normy. - Strefy ograniczenia prędkości są pozbawione jakiegokolwiek sensu, bo powodują zwiększoną emisję spalin jadąc na niskich biegach z dużą prędkością obrotową silnika. Przede wszystkim konsultacje winne być prowadzone po sezonie wakacyjno urlopowym a prowadzenie ich w środku wakacji czy też urlopów czyni je niewiarygodne z uwagi na brak możliwości wypowiedzenia się wszystkich zainteresowanych stron. A co z samochodami zabytkowymi, wpisanymi w rejestr zabytków. Czy zostaną zezłomowane? Najpierw trzeba było się zająć busami prywatnych przewoźników niejednokrotnie czterdziestoletnich, nie spełniających norm emisji spalin.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[346], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W odniesieniu do wskazania, iż termin konsultacji jest nieodpowiedni, należy podkreślić, iż już w styczniu br. przeprowadzono prekonsultacje społeczne, w tym 6 spotkań konsultacyjnych w terenie, następnie oficjalnie konsultacje społeczne (I tura) przeprowadzone zostały w marcu i kwietniu br. Ze względu na sytuację epidemiczną projekt Programu został zmodyfikowany i poddany kolejnym

[346] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			(obecnym) konsultacjom, by uwzględnić nowe uwarunkowania społeczno-gospodarcze. Niemożliwe jest przesunięcie terminu konsultacji, gdyż zgodnie z przepisami Program ochrony powietrza musi zostać przyjęty do 30 września br.
1544	**Osoba prywatna**	chcę podzielić się moimi uwagami dotyczącymi pomysłu wprowadzenia stref czystego transportu. Pomysł sam w sobie jest dobry i każde przemyślane działanie mające na celu poprawę jakości powietrza to walka w słusznej sprawie, jednak mam wrażenie, że podzielenie wszystkich pojazdów na dwie kategorie (spełnia/nie spełnia normy) będzie mocno krzywdzące dla niektórych użytkowników. Mam tu na myśli osoby użytkujące pojazdy spalinowe okazjonalnie. Moje podejście do motoryzacji jest mocno hobbystyczne i na co dzień świetnie daję sobie radę bez samochodu. Moim głównym środkiem transportu po mieście jest rower, niezależnie od pogody, deszcz, czy śnieżyca - do pracy jadę rowerem. W przypadku skrajnie niesprzyjających warunków korzystam z komunikacji publicznej. Z mojej perspektywy jazda samochodem po Krakowie w godzinach szczytu to nieporozumienie, rower w tym jest tutaj po prostu bardziej efektywny i tańszy nie wspominając już o tym, że przy okazji daje sporo frajdy. Oczywiście, jako rowerzysta odczuwam też skutki zanieczyszczenia powietrza przez pojazdy spalinowe. Bywa, że przeciśnięcie się rowerem między stojącymi w korkach pojazdami jest niemożliwe - po prostu ciężko się tam oddycha. Na szczęście infrastruktura rowerowa jest moim zdaniem na tyle dobrze rozwinięta, że takie sytuacje zdarzają się rzadko. Zmierzając jednak do sedna sprawy. Poza tym, że jestem rowerzystą, jestem też miłośnikiem klasycznej motoryzacji, posiadam kilka leciwych pojazdów, jednak utrzymanych w nienagannym stanie technicznym. Problem polega na tym, że w momencie wdrożenia przepisów dot. stref czystego transportu zostanę niejako ukarany za moje bycie "eko" i swoboda użytkowania moich pojazdów zostanie drastycznie ograniczona. Moim zdaniem należy się zastanowić, czy mój stary pojazd jest tak na prawdę mniej ekologiczny od tego spełniającego normy. Na papierze oczywiście nie jest, ale biorąc pod uwagę, że większość czasu stoi w garażu i jego czas spędzony w krakowskich korkach jest bliski zeru, wyjdzie na to że sumarycznie wyemituje do atmosfery nieporównywalnie mniej szkodliwych substancji niż nowocześniejszy samochód użytkowany na co dzień. Z tego też powodu bardzo proszę o zaprojektowanie dobrze przemyślanych zmian, aby osoby takie jak ja, nie zostały bezsensownie ograniczone w czerpaniu przyjemności ze swojego hobby. Dodatkowo uważam, że strefy czystego transportu na nic się zdadzą, jeśli samochody zamiast jechać będą stały w korkach. Wiadomo, że ulice miasta mają ograniczoną przepustowość, dlatego moim zdaniem należy edukować mieszkańców jak racjonalnie korzystać z ich samochodów. Odnoszę wrażenie, że wiele osób uważa samochód za jedyną istniejącą opcję transportu prywatnego i to właśnie ludzka mentalność w największej mierze jest tutaj problemem. Obserwując krakowskie ulice widzę ludzi wożących samochodami powietrze. Z pewnością niektórzy z nich właśnie odwieźli dziecko do przedszkola, przewieźli coś ciężkiego,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie

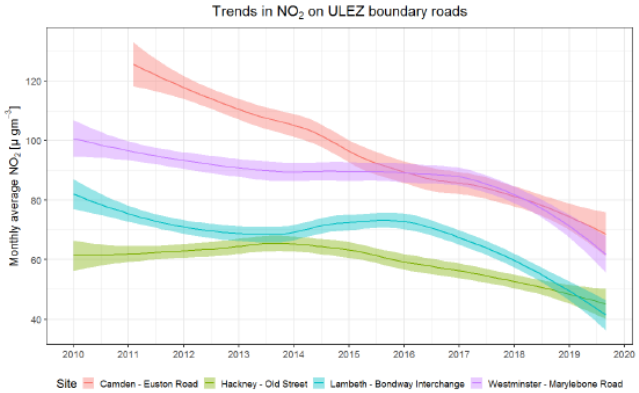
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		lub mają inny sensowny ku temu powód, ale z własnego doświadczenia wiem, że większość czasu w korkach spędziłem sam i prawdopodobnie nie przesadzę twierdząc, że przynajmniej 25% tych pustych aut to takie które puste dojadą do pracy i puste z niej wrócą. Rozumiem chęć walki o czystsze powietrze i popieram działania zmierzające do poprawy. Jednocześnie apeluję o to aby wprowadzane restrykcje nie godziły w mieszkańców świadomie i racjonalnie używających swoich pojazdów spalinowych i takich którzy jeżdżą swoimi "gratami" głównie dla przyjemności i w wymiarze mającym znikome znaczenie dla stanu miejskiego powietrza.	poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat.
1545	**Osoba prywatna**	Proszę wziąć pod uwagę samochody zabytkowe, które tak jak inne zabytki kulturowe, maja znaczenie w historii, przez co nie powinny być potraktowane w gorszy sposób	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1546	**Osoba prywatna**	Mam do ustawodawcy pytanie; dlaczego nie przewidziano wyłączenia pojazdów zabytkowych z proponowanych przepisów, czyżby pojazdy zabytkowe będą musiały na zawsze zniknąć z ulic i okolic miasta Kraków?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1547	**Osoba prywatna**	Dlaczego projekt uchwały nie uwzględnia wyłączenia samochodów klasycznych i zabytkowych z zakazu poruszania się?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1548	**Osoba prywatna**	Bazując na doświadczeniach innych miast w Europie, które wprowadzały podobne rozwiązania łatwo wyciągnąć wnioski że ograniczanie ruchu pojazdów niespełniających danych norm nie powoduj znaczącej poprawy jakości powietrza. W początkowej fazie pandemi Covid-19, kiedy ruch w mieście był mocno ograniczony, smog utrzymywał się na podobnym poziomie jak w czasie normalnego ruchu w mieście, co pokazuje że założenia programu są błędne. Problem smogu w Krakowie jest związany głównie z jego położeniem w tzw. niecce oraz spalanie paliw stałych w gminach ościennych. Przez takie programy jak Państwo proponują Kraków staje się miastem, w którym nie da się żyć i mieszkać, na każdym kroku chcecie ograniczyć prawa obywateli, nie idźcie tą drogą. Jak tak dalej pójdzie to zostaniecie tu sami z turystami, z rozmów z wieloma ludźmi wiem że wiele osób z takich powodów zastanawia się nad opuszczeniem tego miasta lub już to zrobiło. Ogarnijcie się w końcu...	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[347], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie

[347] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie . W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1549	**Osoba prywatna**	Kompletny nonsens. Projekt nie bierze pod uwagę sytuacji ekonomiczniej i możliwości ekonomicznych mieszkańców. czyste powietrze ma służyć mieszańcom, a nie mieszkańcy czystemu powietrzu.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1550	**Osoba prywatna**	Jako posiadacz pojazdu zabytkowe, wyrażam negatywny komentarz. Pojazdy zabytkowe są elementem kultury i powinny być uwzględnione w programie ochrony powietrza. Pojazdy zabytkowe generują więcej zanieczyszczeń, ale przez właścicieli używane są niezwykle rzadko i rocznie pokonują bardzo małe przebiegi. Ich wpływ na zanieczyszczenia jest marginalny. W Niemczech, gdzie występują podobne strefy pojazdy zabytkowe są wyłączone z zakazu wjazdu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1551	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie programu uderzy w przedsiębiorców i wielu mieszkańców, którzy płacą podatki w Krakowie oraz ludzi przyjeżdżających codziennie do pracy, a których praca przyczynia się do rozwoju miasta. Samochody nie są największym powodem marnej jakości powietrza w mieście, w przeciwieństwie do jego położenia topograficznego i zabudowy korytarzy powietrznych. W	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		lecie samochodów jeździ tyle, co w zimie, a smog jest mniejszy. Podczas szczytu pandemii ruch samochodowy w znacznej mierze zamarł, a wysokie stężenie zanieczyszczeń się utrzymało. Wnioski?	gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[348], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

[348] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[349]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym

[349] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1552	**Osoba prywatna**	Nalezy jak najszybciej ograniczyc wjazd do centrum dla starych samochodow, ktore nie spelniaja norm	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1553	**Osoba prywatna**	Powielamy bezmyślnie rozwiązania które się nie sprawdzają. Jest to czysta propaganda i udawanie że chce się rozwiązać problem!	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak wskazania do jakiej części przedmiotowego projektu odnosi się uwaga.
1554	**Osoba prywatna**	chciałbym zwrócić uwagę na temat zmiany przepisów dotyczących emisji spalin w Krakowie które najprawdopodobniej mają wejść w życie już za kilka lat . Dlaczego przepis dotyczący samochodów kompletnie nie uwzględnia samochodów klasycznych które najprawdopodobniej w ogóle nie wyjeżdżają w okresach jesieni i zimy , latem częstą są	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		odpalane na kilka przejażdżek i raczej mimo większej emisji w tym czasie nie wyemitują takiej ilości spalin jak samochód który jeździ cały rok , nawet który został wyprodukowany po wejściu w życie najnowszej normy emisji spalin. Mam nadzieję że urzędnicy zwrócą na to uwagę zanim przepisy wejdą w życie .	W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1555	**Osoba prywatna**	dlaczego chcecie zdelegalizować samochody nie spełniające norm skoro benzyna jest bezołowiowa, gaz również wydziela zbyt wiele szkodliwych związków, diesli jest stosunkowo mało? samochody nie stanowią prawie wogóle zagrożenia dla środowiska, dwutlenek węgla jak dobrze wiecie nie jest problemem, problem są huty, ogrzewanie, zakłady produkcyjne które wydzielają toksyczne gazy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. **Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[350] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W

[350] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.
1556	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „POP") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł. Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza naszej zgody nie ma. Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. Domagamy się wprowadzenia	3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych. 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1557	**Osoba prywatna**	Smog wytwarza przemysł i piece c.o. Marginalny stopień to motoryzacja. Dodatkowo propozycja zmian prawnych uderza bezpośrednio w obywateli.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
1558	**Osoba prywatna**	Prosimy o wzięcie pod uwagę dopuszczenia do ruchu pojazdów klasycznych, które nie spełniają norm emisji ale stanowią wartość jako zabytki kultury.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1559	**Osoba prywatna**	Kraków jako jedno z nielicznych miast miał przyjemność gościć (być organizatorem) ogólnopolski zlot fiatów 126p. Dlaczego Państwo w przedstawionym projekcie chcecie pozbawić nas właścicieli fiatów 126p możliwości podróżowania naszymi małymi klasykami po mieście.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1560	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich.	miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania.	4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie –

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1561	**Osoba prywatna**	Chociaż doskonale rozumiem pryncypia, o tyle uważam, że stoją one w całkowitej opozycji do zdroworozsądkowego podejścia do tematu. Mam na myśli dostosowanie programu do realiów i możliwości mieszkańców z obrzeży Krakowa oraz z gmin ościennych. Kraków ma niewydajną komunikację zbiorową (Do tego stanowczo zbyt drogą. W cenie 1,5 biletu miesięcznego, LPG wystarcza mi na miesiąc jazdy... bez uzależnienia od rozkładu i bez konieczności obcowania z innymi. Tak, bardzo sobie to cenię.), brak wystarczających parkingów P+R a dodatkowo, jak udowodnił okres kwarantanny, na jakość powietrza samochody mają zupełnie marginalny wpływ. Myślę, że wysiłki nakierowane na uprzykrzanie życia mieszkańcom należałoby skupić na "ucywilizowaniu" gmin ościennych i ich systemów grzewczych, które generują więcej smrodu, niż samochody. Generalnie jestem stanowczo na NIE, pomysł absurdalny, który nie ma prawa przynieść miastu nic dobrego, poza stopniowym odpływem mieszkańców, przedsiębiorstw z segmentu MŚP, ale też prawdopodobny też Biznesu. Pomysł mógł zaproponować tylko ktoś oderwany od rzeczywistości, albo fanatyk rowerów, który nie ma potrzeby przemieszczania się po mieście w celach zawodowych, albo ktoś zarabiający wielokrotność średniej krajowej, kto może pozwolić sobie na tak częste zmiany samochodu. Wystarczająco psujecie radość z życia w tym mieście, żeby jeszcze dokładać. Jeszcze raz podkreślam, że jestem zdecydowanie na NIE.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[351], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Program nie wprowadza zakazu eksploatacji urządzeń na biomasę, wprowadza jedynie ograniczenia w finansowaniu ze środków publicznych określonych urządzeń, co nie kłóci się w żaden sposób z wprowadzeniem nowych warunków technicznych WT 2021, ani z polityką Unii Europejskiej. Działania podejmowane w

[351] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			województwie małopolskim wielokrotnie są wskazywane przez instytucje europejskie jako dobre praktyki, które wykorzystać mogą regiony o podobnym problemie, by chronić zdrowie swoich mieszkańców. Podejmowane działania muszą być adekwatne do skali problemu, jaki mają na celu rozwiązać. Przekroczenia norm jakości powietrza w Małopolsce są jednymi z najwyższych w całej Europie. W Programie promowane są urządzenia zasilane biomasą spełniające wyższe normy emisyjne, a także ogrzewacze pomieszczeń spełniające wymagania w zakresie sprawności i emisji zanieczyszczeń wynikającej ze spalania biomasy. Wykorzystanie biomasy w przeciwieństwie do pomp ciepła, fotowoltaiki czy kolektorów słonecznych wiąże się z emisją pyłów oraz benzo(a)pirenu. Program ochrony powietrza przygotowany został m.in. ze względu na przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. Niemożliwe jest zatem traktowanie źródeł na biomasę jako źródeł nieemitujących zanieczyszczeń, w szczególności w miejscu, w którym od lat stężenia pyłów i benzo(a)pirenu są jednymi z najwyższych w Europie. Biomasa stanowi odnawialne źródło energii, dlatego też planowane jest całkowite wycofanie się z finansowania źródeł na nieodnawialny węgiel, a w przypadku biomasy – odnawialnego źródła energii – finansowanie źródeł, które zapewniają niższą emisję pyłów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1562	**Urząd Gminy Gołcza**	W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020r. Znak: SR-V.721.2.12.2020 ws. Wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego* (zwanego dalej: Programem), Gmina Gołcza przedkłada poniższe uwagi. Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, lub wręcz niemożliwym w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwa. Zakup energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co na pewno wpłynie na i tak już obciążony w związku z pandemią budżet gminy. Pozostałe proponowane rozwiązania także nie uwzględniają czasu jaki jest potrzebny do rozeznania	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		możliwości pozyskiwania i dystrybucji energii z OZE do budynków użyteczności publicznej. Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej dotyczącej tzw. Uchwały Antysmogowej, co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałem także na chwilę obecną jest niemożliwa do realizacji w taki sposób, aby była przeprowadzona rzetelnie. Obecnie, w związku z brakiem obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli wiąże się ściśle z brakiem możliwości pozyskania rzetelnych danych w tym zakresie. Oczywiście mamy świadomość, jak ważna jest inwentaryzacja źródeł ogrzewania i podejmujemy ciągłe działania celem ich pozyskania, jednak obserwujemy, że pozyskiwanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stałe jest utrudnione. Jeśli pojawi się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o przeprowadzonych modernizacjach – gmina będzie posiadać niemal pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. W obecnej chwili, wg zapisów mówiących, że już od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarcie z dotarcie z informacją do tych budynków, wiąże się z dotarciem z informacją do wszystkich punktów adresowych, z wyłączeniem tych, co do których posiadamy już dane na temat ogrzewania zgodnego ze wspomnianą Uchwałą. Należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwie największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe". Taki zapis pozwoli nam się z niego wywiązać na tyle rzetelnie na ile to możliwe. W sprawie zapisu dotyczącego konieczności prowadzenia inwentaryzacji w 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku, wnioskujemy o wydłużenie tych terminów lub zmniejszenie ilości wymaganych inwentaryzacji. Gmina Gołcza prowadzi kontrole połączone z inwentaryzacją, rokrocznie przekazujemy mieszkańcom ankiety do pozyskania danych wymaganych w Bazie Inwentaryzacji udostępniliśmy także możliwość składania ankiet w formie elektronicznej. Mimo starań, w związku z brakiem obowiązku mieszkańców do sprawozdawczości w tym zakresie, na chwilę obecną Gmina Gołcza posiada dane inwentaryzacji z ok. 20% budynków i lokali na terenie gminy. Kontrole interwencyjne i planowe są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia będzie trudne do realizacji ze względu na mnogość. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu do co najmniej 2 dni roboczych oraz w przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja – aktualizację informacji o podjętych działaniach w ciągu 7 dni. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% badań próbek popiołu paleniskowego także jest zbędne. Na terenie Gołczy, w ciągu roku prowadzenia kontroli, konieczność pobrania próbki wystąpiła 3 razy. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i należy je wykonać głównie w przypadku niepewności co do spalanego	• zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy • zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE". Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu pełnej inwentaryzacji informacja może być przekazywana wszystkim mieszkańcom. 3. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		paliwa lub w przypadku nie przyjęcia mandatu przez osobę, która ewidentnie popełniła wykroczenie – wynik analizy stanowi wtedy dowód w postępowaniu. Kontrole planowane powinny być określone nie ilościowo, a procentowo w stosunku do zlokalizowanych na terenie gminy budynków i lokali. Zwracamy także uwagę na nieprawidłowe, równe traktowanie kotłów na biomasę i kotłów węglowych. Kotły na biomasę należą do źródeł cieplnej pochodzącej z OZE i takie też stanowisko przyjmują zapisy stasowane w Unii Europejskiej. Gaz natomiast, jest kopalnym źródłem energii. Różnice wynikają jedynie z różnego stosunku emisji pyłów i CO2. W przypadku energii z biomasy emisja CO2 równoważy się do zera, natomiast w przypadku kotłów gazowych taka sytuacja występuje w odniesieniu do pyłów. W związku z tym, w naszej opinii nie należy wykluczać dofinansować, a wręcz udzielać wsparcia dla energii ze źródeł odnawialnych, w tym z biomasy. W związku z projektem uchwały ws. POP i zapisem dot. liberalizacji jej zapisów względem tzw. Uchwały Antysmogowe, prosimy o zwrócenie uwagi na zachowanie równowagi w punkcie dot. wymiany kotłów niespełniających wymogów Uchwały Antysmogowej. W tejże uchwale mowa jest o całkowitym zakazie eksploatacji klasy 1,2 i pozaklasowych kotłów na paliwo stałe, a zapisy konsultowanej uchwały mówią o dopuszczeniu eksploatacji 30% tych urządzeń na paliwo na terenie gminy. Jesteśmy otwarci na rozmowy w sprawie usprawnień wspominanych w piśmie programów wsparcia finansowego dot. realizacji inwestycji mających na celu ograniczenia niskiej emisji. Mamy doświadczenie, wiedzę na temat zapotrzebowania na tego typu inwestycje i chcemy pomóc w usprawnieniu środków na ten cel. Rekomendujemy przed wprowadzeniem tak drastycznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza przeprowadzenie rozmów z włodarzami małopolskich gmin oraz osób merytorycznie i finansowo odpowiedzialnych za tematy związane z programami dotacyjnymi na walkę z niską emisją w celu przedstawienia wątpliwości i wypracowania jak najlepszych rozwiązań celem ich szybkiego i realnego wdrożenia. Liczymy na ścisłą współpracę w ramach wdrażania Programu Ochrony Powietrza ze wszystkimi, którym zależy na poprawie jakości powietrza. Mamy świadomość, że tylko wspólne, wzmożone działania mogą przynieść wymierny efekt w poprawie jakości powietrza.	działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 4. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów."*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*. 5. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Program nie promuje wykorzystania gazu, a najkorzystniejsze pod kątem wpływu na jakość powietrza odnawialne źródła energii. Takie samo podejście rekomenduje Europejska Agencja Środowiska, będąca jedną z agencji Unii Europejskiej. W swoim briefingu z grudnia 2019 r. wskazuje, iż istotnie wykorzystanie biomasy spowodowało redukcję emisji gazów cieplarnianych, jej wykorzystanie przyczyniło się także do wzrostu emisji pyłów oraz lotnych związków organicznych. Dlatego też rekomenduje się, by przy tworzeniu planów/strategii

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			energetycznych i klimatycznych, zwrócić uwagę i mieć świadomość wpływu spalania biomasy na jakość powietrza. Pozwoli to zmaksymalizować korzyści klimatyczne i zdrowotne transformacji energetycznej.[352] Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Oznacza to, iż zadaniem gminy jest osiągnięcie wymaganego stopnia wymiany urządzeń, który nie stanowi 100% urządzeń podlegających wymianie ze względu na fakt, iż uchwała antysmogowa nakłada obowiązek bezpośrednio na mieszkańca. Zapis ten nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie zapisów uchwały antysmogowej. Zadaniem gmin jest egzekwowanie jej zapisów w ramach kontroli,
1563	**Osoba prywatna**	Nie widzę potrzeby ograniczania poruszania się pojazdami, które zgodnie z przepisami są dopuszczone do ruchu i przechodzą przeglądy rejestracyjne. Jestem przeciw takim restrykcjom. Mam sprawne auto diesel z Euro3 i nie chcę by ograniczano mi prawo do poruszania się nim po Krakowie czy po Polsce.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach

[352] Źródło: Europejska Agencja Środowiska, Briefing no. 13/2019, *Renewable energy in Europe: key for climate objectives, but air pollution needs attention*, https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/7a501ab29deb42bcb87acc2c363e6e59

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1564	**Osoba prywatna**	Całe opracowanie cechuje bezkrytyczne, słabo oparte na literaturze podeście do jednak istotnego zagadnienia jakim jest jakość powietrza. To opracowanie również w żaden sposób nie podaje wad i skutków ubocznych proponowanych zmian, które dotyczą głównie obszarów energetyki i komunikacji. Budzi to niepokój, czy autorzy opracowania posiadają pełną świadomość i konsekwencje takich ingerencji w życie bliźnich. Olbrzymie koszty powiązane z realizacją tego zamierzenia poddają wątpliwość także jego ekologiczny sens. W konsekwencji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		realizacji tego programu może nawet dojść do efektu odwrotnego czyli przyśpieszonej degradacji użytecznych zasobów środowiska czy zwiększonej emisji szkodliwych gazów. Obserwując ambicje ludzi posiadających władzę należy raczej spodziewać się w przyszłości kolejnego planu ratowania tego co w przeszłości było rzeczywiście ekologiczne a co utracono poprzez globalizację tych rozwiązań. Moja negatywna opinia dotyczy przede wszystkim punktu "Wdrożenie strefy czystego transportu opartej o normy emisji EURO dla Miasta Krakowa w wersji docelowej do 31 grudnia 2025 roku". Wprowadzenie proponowanych rygorystycznych zmian w komunikacji na terenie Krakowa wymusza wymianę starszych pojazdów na nowe spełniające podaną normę EURO. Norma EURO dotyczy tylko emisji wybranych gazów emitowanych przez pojazdy z silnikami spalinowymi. Nie określa jakimi technologiami producent uzyskuje żądany efekt. Już w tym krótkim zestawieniu rodzi się pytanie o lekceważenie środowiska poprzez skrócenie okresu czy cyklu wymiany sprawnych technicznie pojazdów. Egzekwowanie norm EURO abstrahuje od stosowanych technologii, a te wykorzystują rzadkie pierwiastki, cechują się awaryjnością rozwiązań, generują duże koszty regeneracji całych systemów zainstalowanych w pojazdach. To wszystko znowu budzi wątpliwość co do priorytetu samej normy EURO w stosunku do innych, pominiętych czynników. Wydaje się dużo bezpieczniejszym pozostać przy ewolucyjności a nie rewolucyjności zmian, ponieważ te ostatnie podważają właściwe relacje między ustawodawcą a obywatelem, który traci prawa nabyte. Zaletą ewolucyjności jest także dodatkowy czas na weryfikację rzeczywistych zalet i wad w rzekomo proekologicznych rozwiązaniach wytworzonych pod dyktando UE.	znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[353], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

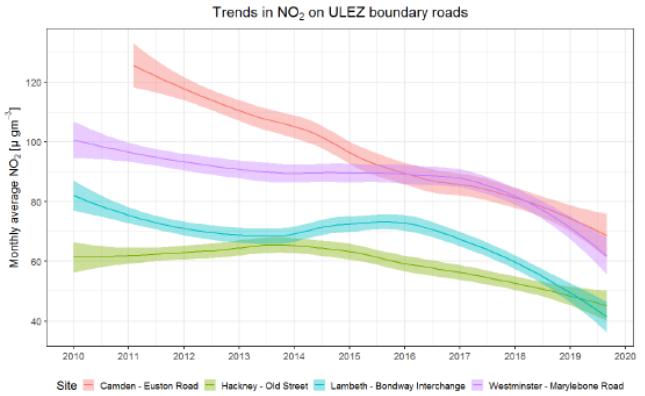
[353] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1565	**Osoba prywatna**	Prosze zajac sie emisja zanieczyszczen z zakladow przemyslowych jak huta lub zaklady w Skawinie - to one sa problemem, nie samochody. Niska emisja z domostw w powiecie tez wciaz ma negatywny wplyw dopoki nie zostana wszystkie kopciuchy wymienione	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Emisja pochodząca z sektora przemysłu również wpływa na jakość powietrza, jednak w przypadku zakładów przemysłowych wysokość emitorów pozwala wynosić zanieczyszczenia na znacznie wyższe wysokości niż źródła tzw. niskiej emisji, co z kolei odzwierciedla się w niższych stężeniach emitowanych związków w atmosferze. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). To właśnie ze względu na nadmierne stężenia dwutlenku azotu proponuje się wprowadzenie strefy.
1566	**Osoba prywatna**	Jestem widzem kanału "Zachar OFF" na YouTube i właśnie obejrzałem nagranie https://www.youtube.com/watch?v=STflJrl7Cpk Co prawda jestem wrocławianinem, ale moim zdaniem co "dziś" zdarzy się w Krakowie, może "jutro" być codziennością we Wrocławiu. Problem zanieczyszczenia powietrza dotyka i mnie, a wiadomości z Krakowa w tym temacie śledzę z ciekawością. Gratuluję wprowadzenia zakazu używania paliw stałych do ogrzewania budynków. Proszę jednak o zdrowy rozsądek i uszanowanie motoryzacyjnej wartości historycznej, która wciąż powinna cieszyć oko na tle historycznej części Krakowa, a jej ślad węglowy będzie niezauważalny na tle innych źródeł zanieczyszczeń.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1567	**Osoba prywatna**	Składam sprzeciw przeciwko próbom ograniczenia i zakazu poruszania się pojazdami niespełniającymi norm Euro na obszarze miasta Krakowa. Nie ma żadnych wiarygodnych przesłanek przemawiających za takimi ograniczeniami. Dla przykładu miasta w Niemczech które kilka lat temu wprowadziły takie zakazy obecnie ze zdziwieniem rejestrują wyższe zanieczyszczenia niż miasta, które takich zakazów nie wprowadziły. Niestety kilkakrotnie ujawnione oszustwa producentów samochodów wskazują, że pojazdy spełniają normy tylko "na papierze". O proponowanych obecnie rozwiązaniach można myśleć najwcześniej za 10 lat kiedy zarówno technologie motoryzacyjne jak i możliwości finansowe mieszkańców pozwolą realnie myśleć o takich rozwiązaniach. Ponadto takie rozwiązanie jest skrajnie niekonstytucyjne i krzywdzące. Posiadacz starszego samochodu jako człowiek uboższy przeważnie pokonuje rocznie zaledwie ułamek dystansu pokonywanego przez posiadacza samochodu nowszego, więc jego wpływ na poziom zanieczyszczenia jako posiadacza starego samochodu jest znikomy, w porównaniu do samochodu spełniającego wyższe normy emisji spalin i będzie marginalny, a podobno wszyscy są równi wobec prawa. Trzeba cechować się wyjątkową naiwnością i brakiem wiedzy wierząc w "proste" rozwiązania. We Francji w latach 60/70, zakładano że skoro samochody palą mniej to będzie mniejsze zanieczyszczenie, tylko nikt nie przewidział, że w coraz więcej ludzi będzie więcej jeździć, więc efekt był odwrotny do zamierzonego. Zwracam się również z wnioskiem o przywrócenie możliwości użytkowania kominków i stosowania drewna jako paliwa opałowego jako energii odnawialnej. Jego wpływ na wzrost poziomu CO2 jest neutralny, w przeciwieństwie do wymuszonego na mieszkańcach Krakowa nakazu stosowania gazu i oleju opałowego. Np. w Danii już w 2016 wprowadzono zakaz stosowania jako paliw do	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[354], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla

[354] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ogrzewania zarówno gazu jak i oleju opałowego. Miasto Kraków zmusiło mieszkańców do wprowadzenia szkodliwych rozwiązań, równocześnie głosząc wprowadzenie programu - rozwiązań zapobiegających zmianom klimatu. Tych sprzeczności nie da się rozsądnie wytłumaczyć. Dlaczego np. kominki w Berlinie (praktycznie w każdym domu) nikomu nie szkodzą a te same kominki w Krakowie są przyczyną całego zła?. Stopień manipulacji, półprawd głoszonych przez samozwańczych ekspertów - ekologów jest porażają	pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[355], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

[355] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W odniesieniu do wniosku o przywrócenie możliwości eksploatacji kominków w Krakowie należy zwrócić uwagę, iż uchwała antysmogowa dla Krakowa (Uchwała Nr XVIII/243/16 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 15 stycznia 2016 r. *w sprawie wprowadzenia na obszarze Gminy Miejskiej Kraków ograniczeń w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw*) nie jest przedmiot niniejszych konsultacji. Nie wprowadza się zmian w tym zakresie, tj. wprowadzony ww. uchwałą zakaz eksploatacji urządzeń na paliwa stałe obowiązuje zgodnie z zapisami uchwały.
1568	**Osoba prywatna**	Proponowane zmiany są w moim przekonaniu absurdalne, nieuwzględniające specyfikacji kraju. Utrudnią życie mieszkańcom, przedsiębiorcom i odwiedzającym. Najgorsze jest to, że proponowane zmiany są absolutnie bezzasadne gdyż pandemia koronawirusa i ograniczenie aktywności społecznej w miesiącach marcu, kwietniu i maju okazały się mieć znikomy o ile jakikolwiek wpływ na jakość powietrza mimo, że ruch samochodowy obniżył się na niespotykaną od wielu lat skalę i to w dłuższym okresie. Proponowane zmiany to nic więcej jak psychopatyczna wizja bezradnych i bezpomysłowych osób odpowiedzialnych za organizację ruchu w Krakowie. Nieudolność kolejnych osób piastujących kluczowe stanowiska kierownicze i odpowiedzialność za to zrzucona ma być na użytkowników dróg. Podobnie jak zakaz palenia w piecach paliwami stałymi nie wpłynął diametralnie na poprawę powietrza, tak i zakazanie ruchu samochodów to nic innego jak walka z wiatrakami. Nawiązując do tych, władze miasta pozostają ślepe na prawdziwą przyczynę złej jakości powietrza w Krakowie, lokalizację. Usytuowanie w niecce sprawia, że kluczowe dla jakości powietrza są korytarze powietrzne miasta. Te niestety, konsekwentnie są zabudowywane czym rządzący nieudolnie miastem p. Majchrowski zyskał pośród krakowian miano "betonowego Jacka". Kilkunastopiętrowe bloki przy Wielickiej, zabudowa Klinów, chaotyczna wręcz dzika zabudowa Ruczaju, każda strona Krakowa włącznie z centrum jest bezmyślnie zabudowywana o ogromnych centrach handlowych które w cywilizowanych krajach lokuje się poza miastem, a których Kraków ma jedno z największych zagęszczeń nie wspomnę.. Miasto na ten fakt pozostaje ślepe, pomimo, że sytuacja jest bezpośrednią przyczyną smogu w Krakowie. Odpowiedzialni, arogancko zrzucają winę na piece i kierowców w okrutny sposób utrudniając życie mieszkańcom. Rozwiązania drogowe miast zwiększać płynność ruchu mają na celu utrudnienie i obrzydzenie poruszania się autem po Krakowie. Taka to polityka miasta. Komunikacja miejska, tak wywyższana stoi we własnych korkach i co i rusz zatyka się w absurdach "inżynierów" ruchu. Wagony przepełnione już po kilku przystankach od pętli, o regularnie "podróżujących" pijakach od których czuć fetor na kilka metrów już nie wspominam. To wszystko w skrajnie "europejskich" cenach, wyższych niż metro w Brukseli czy autobus w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[356]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do

[356] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Paryżu. Jako zastrzeżenia do proponowanego projektu zgłaszam też brak jakiegokolwiek rozgraniczenia pomiędzy mieszkańców Krakowa, płacących podatki i widzących na co dzień to marnotrawstwo oraz arogancję władz, a ludzi spoza miasta. Projekt nie dopuszcza poruszania się samochodami starszymi przez mieszkańców a de facto nawet ich posiadania co stanowi ewidentne naruszenie wolności własności. Jako miasto kultury i sztuki, włodarze pomijają także inny istotny aspekt proponowanych zmian. Brak możliwości uczestniczenia i organizacji imprez, pokazów, przejazdów i wydarzeń związanych lub obejmujących klasyczna motoryzację. Nurt przyciągający ludzi światłych i kulturalnych w przeciwieństwie do rozpijaczonych turystów przesiadujących w stawianych wszędzie ogródkach i pijalniach (gdzie się podziały postulaty "przywrócić przestrzeń ludziom" - przywrócono, zabrano autom a dano właścicielom knajp). Oczekuję, a wręcz domagam się wyłączenia z tych niedorzecznych propozycji samochodów klasycznych i zabytkowych wpisanych do rejestru zabytków i będących nimi w myśl obowiązujących przepisów.	powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. W Programie w ramach ograniczenia emisji z sektora transportu, wskazuje się działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa**. Jednym z nich jest organizacja ruchu pojazdów w miastach, która powinna dążyć do ograniczenia ich liczby w miastach i**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zapewniać płynność ruchu. Program wyznacza obowiązki, jednak sposób ich realizacji należy do jednostek samorządowych. **Ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządza Prezydent miasta.** Ruch na drodze odbywa się na podstawie dokumentu – organizacja ruchu – który zatwierdza organ nim zarządzający. Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, **urządzeń sygnalizacji świetlnej,** urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje (poza pewnymi wyjątkami) na własny koszt zarząd drogi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1569	**Osoba prywatna**	Należy dodać pojazdy specjalne, takie jak klasyczne i zabytkowe. Nie da się ukryć, że motoryzacja jest to bardzo ważna dla bezpieczeństwa kulturowego. Pojazdy starsze posiadają najczęściej duże silniki, które nie mieszczą się w normach proponowanych w powyższym dokumencie. Problem czystego powietrza jest bardzo ważny ale należy uwzględnić uwarunkowania społeczności!!! Przede wszystkim należy skupić się na istniejących już rozwiązaniach i regulacjach prawnych oraz nad ich przestrzeganiem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1570	**Osoba prywatna**	Na smog w Krakowie wpływ mają przede wszystkim stare piece znajdujące się wewnątrz miasta jak i okolicznych wsi. Widać to dobrze zwłaszcza teraz podczas pandemii kiedy ruch samochodowy został drastycznie zmniejszony a smog nadal występował. Kolejnym absurdem jest zmuszanie ludzi do wymiany pojazdów na te z nowszymi silnikami, znaczna część osób nie jest w stanie finansowo sobie z tym poradzić. Cały program jest zły i uderza bezpośrednio w znaczną część mieszkańców.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[357]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż

[357] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1571	**Osoba prywatna**	NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA! Popieram wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apeluję o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Większość terminów działań została przesunięta ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, co wiąże się ze zmianami gospodarczymi mającymi wpływ na wdrażanie Programu. Postulat ten był kierowany wielokrotnie podczas I tury konsultacji społecznych Programu. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1572	**Osoba prywatna**	W tych czasach gdzie zostalismy znuszeni przez koronawirus zostac w domu i po miescie Krakow jezdzilo bardzo malo aut a powietrze bylo zanieczyszczone wiec auta maja nie wielki wplyw na zanieczyszczenie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie . W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1573	**Osoba prywatna**	Brak wyjątków dla aut zabytkowych,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1574	**Osoba prywatna**	https://www.facebook.com/groups/krakowskieklasykinoca/permalink/3075657295843197/	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1575	**Inne**	Uwagi do Projektu Programu Ochrony Powietrza dla Małopolski i apel o przyspieszenie działań dla ochrony powietrza. My niżej podpisani, małopolscy działkowcy, zrzeszeni w Stowarzyszeniu Ogrodowym PZD ROD „Ogniotrwałe” w Skawinie wnosimy o wprowadzenie skutecznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, umożliwiających szybką poprawę fatalnej jakości powietrza w naszym regionie, w pełni i bez opóźnień realizowanie skutecznych narzędzi kontrolujących i zapobiegających masowej emisji toksyn z uciążliwych zakładów przemysłowych. Po wprowadzeniu całkowitego zakazu spalania paliw stałych w Krakowie, widać i czuć jak bardzo pomogło to w poprawie jakości powietrza. Czuć to w sezonie grzewczym, gdzie każdorazowy wyjazd poza Kraków, do gmin ościennych, jest jak skok w ognisko, tak bardzo złe powietrze jest wciąż na około Krakowa w sezonie grzewczym, co sprawia, że bez poprawy sytuacji w całym regionie, również Krakow będzie wciąż zanieczyszczany skutecznie. Niska emisja z domowych palenisk, a szczególnie nie kontrolowane skutecznie, spalanie byle czego (w tym fatalnej jakości zanieczyszczonego węgla wciąż oferowanego na wielu składach), w byle czym, sprawia, że w sezonie grzewczym, ale także późną jesienią i wczesną wiosną, nie ma czym oddychać. Do tego dochodzą stałe emisje przemysłowych toksyn, w tym przypadki emitowania zanieczyszczeń bez pozwolenia lub w większe ilości niż w pozwoleniu. Wszystko to sprawia, że przebywanie na otwartym powietrzu zamiast pomagać zdrowotnie,	**UWZGLĘDNIONO** Głównym celem Programu ochrony powietrza jest wdrożenie zapisów uchwały antysmogowej, tj. wyeliminowanie przestarzałych kotłów na paliwa stałe na obszarze całego województwa. Obowiązki wyznaczone dla poszczególnych jednostek mają przyspieszyć i umożliwić pełne wdrożenie uchwały, co pozwoli osiągnąć wymagane normy jakości powietrza i poprawić komfort życia mieszkańców, przede wszystkim ograniczając negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. Dalsze niż w przypadku Krakowa terminy uchwały antysmogowej dla Małopolski wynikają ze skali działań, jakie konieczne są do podjęcia. Niemniej jednak działania naprawcze oraz obowiązki wskazane do podjęcia w Programie mają na celu pełne wdrożenie uchwały. Określenie wymagań w zakresie kontroli wykonywanych przede wszystkim przez gminy ma na celu egzekwowanie zapisów uchwały oraz podejmowanie działań w reakcji na zgłoszenia naruszeń przepisów o ochronie środowiska. Program ochrony powietrza wprowadza ponadto działania związane z emisją z zakładów przemysłowych, w tym brak odstępstw od wymagań wynikających z konkluzji BAT dla zakładów, które zlokalizowane są na obszarach z przekroczeniami norm jakości powietrza. Ponadto wprowadzono działania, które mają na celu zwiększenie dostępu do informacji o emisjach pochodzących ze źródeł punktowych (tj.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zwyczajnie szkodzi i prowadzi do przewlekłych chorób. Dodatkowo, pyły, metale ciężkie i inne toksyny pokrywają i wynikają nie tylko w plony, ale także glebę, sprawiając, że zanieczyszczenia nie tylko wdychamy, ale i spożywamy, co przynosi fatalne, skutki zdrowotne nie tylko w uprawach działkowych, ale małopolskich uprawach rolnych w ogóle. Reasumując, wnosimy i apelujemy o zintensyfikowanie skutecznych działań antysmogowych oraz w ochronie powietrza i konsekwentne wdrażanie przepisów uchwały antysmogowej, tak aby powietrze nie tylko w Krakowie poprawiło się, ponieważ obecnie jego stan zagraża naszemu zdrowiu i życiu, co jest nie do przyjęcia.	przemysłowych). Wskazano także obowiązki i rekomendacje związane z działaniami kontrolnymi w tym obszarze w ramach ustawowych obowiązków organów kontrolnych.
1576	**Osoba prywatna**	Ludzie dlacz3go Kraków chce zdelegalizować klasyki?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1577	**Osoba prywatna**	Jakość powietrza w Krakowie w stosunku do innych polskich miast jest bardzo zła. Uważam jednak, że wprowadzanie stref czystego transportu o takim rygorze na terenie prawie całego Krakowa nie jest rozsądnym pomysłem. Średni wiek samochodów w Polsce oraz ich warunki techniczne pozostawiają wiele do życzenia. Jest to związane z możliwościami zarobkowymi Polaków - czyni to więc powyższy pomysł od strony praktycznej niemożliwy do zrealizowania. Dodatkowo, zarówno projekt uchwały jak i programy ochrony powietrza, nie zawierają wyjątków dotyczących szeroko pojętych aut zabytkowych i klasycznych. Samochody te (nie tylko zarejestrowane na żółtych tablicach) stanowią symbol oraz dziedzictwo kulturowe Krakowa. Wprowadzenie wyżej wymienionych norm spalania z góry wyłączyłoby je z możliwości poruszania po ulicach miasta, uczestnictwa w zlotach i akcjach charytatywnych. Walczyć ze smogiem jak najbardziej należy, ale trzeba również uwzględnić szerszy horyzont społeczny niż ten w przedstawionych wyżej dokumentach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1578	**Osoba prywatna**	NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA! Popieram wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apeluję o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. NIE dla dotacji do węgla!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Większość terminów działań została przesunięta ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, co wiąże się ze zmianami gospodarczymi mającymi wpływ na wdrażanie Programu. Postulat ten był kierowany wielokrotnie podczas I tury konsultacji społecznych Programu. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1579	**Osoba prywatna**	Jako mieszkaniec Krakowa nie zgadzam się z wprowadzeniem ograniczeń od razu z zastosowaniem norm Euro6. Ograniczenia powinny być stopniowane w czasie, np od Euro 1 lub Euro 2. Posiadam samochód z normą Euro3, obecnie używam go tylko w celach wyjazdowych do innych miast i sporadycznie na zakupy. Robiąc ok 7000 km rocznie nie jest dla mnie w żaden sposób racjonalne kupowanie nowszego samochodu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1580	**Osoba prywatna**	Co z autami klasycznymi?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1581	**Przedsiębiorca**	Zwracam się do Państwa z prośbą o rozpatrzenie sytuacji uziemienia klasycznych pojazdów. Powinni Państwo wziąć pod uwagę samochody zabytkowe, ponieważ mają znikły wpływ na jakość powietrza oraz ilość zanieczyszczeń. Te auta są rzadkim widokiem na drodze, chyba mało kto jezdzi nimi na codzień. Jeśli przeoczyłem paragraf ze wzmianką na ten temat, proszę wybaczyć stracony czas	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1582	**Osoba prywatna**	Prosiłbym o uwzględnienie samochodów klasycznych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1583	**Osoba prywatna**	W imieniu swoim i innych użytkowników samochodów klasycznych oraz tych które są klasykami ale bez żółtych tablic, proszę o zainteresowanie się treścią zapisu o zakazie ich poruszania się na terenie Krakowa i Malopolski. Te samochody to promil udziału w problemie smogu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1584	**Osoba prywatna**	Jestem pasjonatem aut zabytkowych, promil szkodliwości jest nikły, ponieważ używam ich tylko od święta. Myślę, że powinny być pomiary szkodliwości aut nie tylko zabytkowych, ale i nowych, które często są bardziej szkodliwe a ich udział znaczący w ruchu ulicznym. Dlaczego nie ma smogu od marca do września...? Bo samochody nie zagrażają tylko PIECE i WĘGIEL .	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1585	**Fundacja Krakowskie Klasyki**	W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi „'Fundacja Krakowskie Klasyki" pragnie zająć stanowisko dotyczące zorganizowania na terenie województwa małopolskiego tzw. ,,Stref Czystego Transportu" Kim jesteśmy? Jako fundacja jesteśmy organizacją działającą w środowisku właścicieli i miłośników pojazdów zabytkowych, organizujemy imprezy i wystawy. Bierzemy udział w eventach organizowanych przez podmioty zarówno prywatne jak i publiczne. Współpracowaliśmy m.in. z krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej, Muzeum Lotnictwa Polskiego. Tauron Areną Kraków, Miejską Komendą Policji w Krakowie, braliśmy też udział w różnorakich warstwach m.in. Verva Street Racing, licznych edycjach Classic Moto Show oraz Moto Show Kraków. Braliśmy udział w imprezach organizowanych przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy (Motoorkiestra). Zapewniliśmy dotychczas rozrywkę wielu tysiącom krakowian, zorganizowaliśmy ponad setkę imprez integrujących środowisko skupione wokoło klasycznej motoryzacji. Członkowie naszego środowiska powieźli do ślubu setki par młodych, braliśmy udział w kręceniu dziesiątków filmów i teledysków, ściągnęliśmy do Krakowa tysiące turystów, którzy przyjechali brać udział w naszych eventach lub podziwiać pojazdy należące do naszych sympatyków.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Jeśli przedstawiona w planie ochrony powietrza strefa czystego transportu wejdzie w życie wszystko to stanie się przeszłością. O co walczymy? Planowane w Małopolsce ograniczenia dotyczyć mają wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, oznacza to de facto likwidację zabytkowej motoryzacji w naszym województwie. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na ten problem. Z samej swej natury pojazdy zabytkowe nie mogę spełniać norm emisji spalin o których mowa jest w dokumencie „program ochrony powietrza". Wszelkie obowiązujące obecnie w Polsce przepisy dotyczące dawnej motoryzacji obejmują pojazdy wyprodukowane ponad 25 lat temu. Oznacza to, iż w najbardziej skrajnym przypadku pojazd taki może (ale nie musi) spełniać normę „Euro 1". Nie oznacza to jednocześnie iż pojazdy takie są straszliwymi trucicielami – jedynie, że w wielu przypadkach „pamiętają" czasy przed wprowadzeniem norm „Euro" (lub czasy przed powstaniem UE, czy nawet EWG – a w znacznej części powstały po prostu w krajach należących do RWPG). Auta takie stanowią cenny dorobek materialnego dziedzictwa kulturowego Polski i Europy. Pokazują historię naszego kraju, pokazują historię rozwoju techniki, historię wzrostu (bądź spadku) zamożności społeczeństwa, historię sojuszów politycznych. Stanowią wartościowy i interesujący dodatek do krajobrazu miejskiego jako świadectwo lat minionych i żywa dokumentacja trendów panujących w sztuce użytkowej dawnych lat. Analogicznie powody doprowadziły do tego, iż przytłaczająca większość miast europejskich zdecydowała się przyznać pojazdom zabytkowym przywileje w zakresie „stref niskiej emisji". W zależności od kraju przywileje te są bądź ogólnokrajowe (jak w Niemczech), bądź regionalne. Polegają one na całkowitym zwolnieniu z opłat za wjazd do takiej strefy (Londyn), zwolnieniu pojazdów ponad 30 letnich z obowiązku spełnienia współczesnych norm emisji spalin (Paryż), bądź zwalniani z tych norm wszystkich pojazdów zabytkowych wg definicji wynikającej z innych przepisów (Rzym, Florencja, Mediolan, Bruksela, Rotterdam czy Amsterdam). Właściwie można powiedzieć, że z miast europejskich zaledwie garstka nie pomyślała o problemie zabytkowych samochodów. Z tego powodu postulujemy wprowadzenie do małopolskiego POP wyjątku od stref niskiej emisji dla pojazdów historycznych w ujęciu art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczaniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wyżej powołany przepis (w odróżnianiu od definicji zawartej w art.2 ust.9 ustawy prawo o ruchu drogowym) posiada już na chwilę obecną jasną, spójną i ogólnokrajową praktykę stosowania. Nie stanowi przedmiotu debaty zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, jednocześnie nie budzi	propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kontrowersji w zakresie stosowania a jego interpretacja jest spójna na terenie całego kraju. Praktyka stosowania definicji ujętej w przepisach PORD jak na chwile obecną kontrowersyjna i budzi wątpliwości praktyczne, które zresztą skłoniły Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do rozpoczęcia prac nad nowelizacją przepisu. Prace te mogą spowodować, iż dojdzie do rozdźwięku między zakresem ew. ”zwolnienia” w zakresie „stref niskiej emisji”, a nowym, nieznanym obecnie brzmieniem przepisu. Na dodatkową uwagę zasługuje fakt, iż ratio legis regulacji ujętej w Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zdaje się być podobne do uzasadnienia naszych postulatów. Ustawodawca wprowadzając bowiem przedmiotową regulację, zwrócił uwagę na sezonowy i okazjonalny charakter użytkowania tych pojazdów. W kontekście ochrony powietrza oznacza to, że okazjonalny przejazd zabytkowego samochodu lub motocykla nie stanowi realnego zagrożenia dla jakości powietrza. Wydaje nam się, iż nikt chyba nie sądzi, że w przypadku przyznania wyjątku dla klasyków motoryzacji małopolskie drogi zostaną nagle zapełnione dziesiątkami tysięcy Dużych i Małych Fiatów lub np. amerykańskich krążowników szos z lat 50 i 60. Humorystycznie można nawet zauważyć, że taka sytuacja znacząco podniosłaby atrakcyjność turystyczną regionu. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych po zeszłorocznym badaniu emisji spalin w Krakowie – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście. Jednoznacznie więc widać, iż wpływ emisji pochodzących z takich pojazdów jest równie ograniczony jak wpływ środowiskowy dorożek konnych na krakowskim rynku. W związku z wszystkim powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad programem ochrony powietrza w Małopolsce postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003t. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych) z obowiązku spełniania warunków małopolskich stref czystego transportu.	
1586	**Osoba prywatna**	Jestem przeciwny w/w zmianom ponieważ odbiją się one negatywnie na właścicielach starszych pojazdów osobowych używanych do użytku osobistego jak również na właścicielach samochodów klasycznych. Działania władz powinny skupić się na egzekwowaniu właściwego stanu technicznego poruszających się po mieście pojazdów a nie na zakazie całkowitego ich użytkowania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1587	**Osoba prywatna**	Samochody nie zatruwają powietrza, są za to odpowiedzialne jednostki palące tworzywa sztuczne w domach jednorodzinnych...	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
1588	**Osoba prywatna**	Stworzenie takiego zakazu wjazdu jest niesprawiedliwe	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1589	**Osoba prywatna**	projektowane rozwiązanie jest szkodliwe dla gospodarki Krakowa i jego mieszkańców. Drastyczne ograniczenie możliwości przemieszczania się własnym transportem samochodowym stoi w sprzeczności z potrzebami mieszkańców i turystów. Jednocześnie, najnowsze badania wskazują, że brak jest uzasadnienia dla twierdzeń, jakoby nowe samochody powodowały mniej zanieczyszczeń od starych (https://spidersweb.pl/autoblog/mercedes-w123-	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		240d-emisja-spalin/) - pomijając oczywiście koszt środowiskowy dotyczący wytworzenia nowych samochodów. Dodatkowo, brak jest wiarygodnych źródeł naukowych, które wskazują, że problem smogu powodowany jest przez motoryzację. Problem smogu, o czym świadczą badania prowadzone w Polsce od wielu lat, jest spowodowany przede wszystkim indywidualnym ogrzewaniem domów (stare piece opalane drewnem, węglem niskiej jakości lub wręcz śmieciami).	znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[358], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora

[358] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1590	**Osoba prywatna**	Ten projekt to kpina. Jestem ratownikiem medycznym i rozumiem, że między dyżurami mam albo podróżować tramwajami, albo autobusami? Pomijając fakt że w takim razie karetki też mają stać na stacji i nie wyjeżdżać do pacjentów bo nie spełniają normy euro6? To jakaś kpina. Czy podczas zmniejszenia, znaczego zmniejszenia ruchu podczas pandemii Civid19 było czystsze powietrze w Krakowie... nie sądzę i nie zauważyłem jakiej kolwiek różnicy. Temu projektowi mówię kategorycznie NIE	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[359], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[360]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten

[359] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[360] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

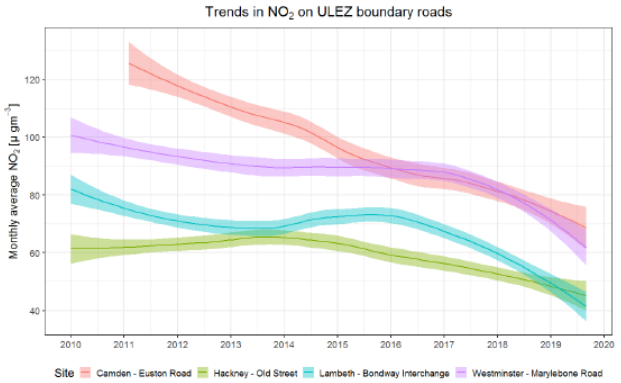
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1591	**Osoba prywatna**	Ten projekt to kpina. Jestem ratownikiem medycznym i rozumiem, że między dyżurami mam albo podróżować tramwajami, albo autobusami? Pomijając fakt że w takim razie karetki też mają stać na stacji i nie wyjeżdżać do pacjentów bo nie spełniają normy euro6? To jakaś kpina. Czy podczas zmniejszenia, znaczego zmniejszenia ruchu podczas pandemii Civid19 było czystsze powietrze w Krakowie... nie sądzę i nie zauważyłem jakiej kolwiek różnicy. Temu projektowi mówię kategorycznie NIE	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[361], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[362]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii

[361] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

[362] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1592	**Osoba prywatna**	Badania z miast w których została wprowadzona taka regulacja wskazują, że dało to znikome rezultaty. Samochody nie wytwarzają aż tak dużej ilości zanieczyszczeń aby bylo to dobre oraz przemyślane posunięcie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[363], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz

[363] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1593	**Osoba prywatna**	Czy w takim razie nie będzie można poruszać się autami zabytkowymi/historycznymi po Krakowie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1594	**Osoba prywatna**	Objęcie prawie całego miasta strefą czystego transportu oraz strefą płatnego parkowania, jednocześnie absurdalne ceny za bilety komunikacji miejskiej oraz brak parkingów na obrzeżach. ABSURD. Przed takimi zmianami parkingi na obrzeżach muszą być wybudowane, i mówiąc parkingi mam na myśli duże wielopoziomowe parkingi na minimum kilkaset pojazdów przy wjazdach do miasta, a nie małe wypierdki na ~100, bo tyle to osób wejdzie to jednego tramwaju.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[364], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1595	**Osoba prywatna**	Mam tylko jedną uwagę, przy dzisiejszej sytuacji należy zwiększyć limit dochodów przy dofinansowaniach z programów dotacyjnych do szeroko pojętej termomodernizacji.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Program ochrony powietrza nie może wprowadzić zmian w sposobie udzielania pomocy w ramach Programu Czyste Powietrze, w szczególności w kwestiach wymagań formalnych, które określane są jednolicie dla całego kraju. Regulamin Programu Priorytetowego Czyste Powietrze określany jest przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Regulamin ten nakazuje jedynie uwzględniać ograniczenia wynikające z programów ochrony powietrza, np.

[364] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wymagania uchwał antysmogowych czy ograniczeń w finansowaniu urządzeń wynikających z Programu. Program ochrony powietrza nie może jednak wpływać na kwestie, takie jak progi dochodowe.
1596	**Osoba prywatna**	Silniki benzynowe są dużo mniej szkodliwe niż dieseli, powinno się kontrolować nadmiernie kopcące samochody niż karać posiadaczy klasyków które w większości są z silnikami benzynowymi	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1597	**Osoba prywatna**	Nie każdego stać wymienić samochód za 50k. Normy powinny być obniżone w szczególności o diesla na równo z benzynowymi do euro4.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin"[365] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest

[365] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[366], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1598	**Osoba prywatna**	A gdzie tor z wygranego projektu obywatelskiego????	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1599	**Osoba prywatna**	Proponowane ograniczenia komunikacyjne sparaliżują miasto i pozbawią użytkowników starszych samochodów w tym zabytkowych i terenowych możliwości poruszania się. Strefa czystego transportu ma być za duża a wymagania kuriozalnie wysokie. Trzeba zacząć od budowy metra i obwodnicy Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się

[366] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[367], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1600	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się z ograniczaniem ruchu samochodów prywatnych w obrębie miasta	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.

[367] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1601	**Osoba prywatna**	Co z klasykami?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1602	**Osoba prywatna**	Klasyki, oldtimery i youngtimery winny być włączone z restryskcji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1603	**Osoba prywatna**	Podczas malego ruchu samochodów przy epidemi covid 19 krakow tez mial problem ze smogiem wiec nie widze tutaj przyczyny do wprowadzania takich obostrzeń. Dodatkowo ludzi nie stać na zakup tak nowych pojazdów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[368]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach

[368] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[369], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
1604	**Przedsiębiorca**	Odpuścić doradców eko w każdej gminie. To milion złotych rocznie. Lepiej kasę wydac i wymienić stare piece. No i podnieść kary za wycinanie DPFow. I egzekwować to na stacjach diagnostycznych - brak DPF = elo, nara i dzwonimy na policje. To aż czasem widać te czarne chmury za passatami.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** Na poziomie rządowym zostały utworzone programy dofinansowania – Program Priorytetowy Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna czy Mój Prąd, dzięki którym mieszkańcy mogą pozyskać środki na wymianę źródła ogrzewania, termomodernizację czy instalację OZE. Ponadto nadal realizowane są programy dofinansowania w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Istnieją zatem zachęty dla mieszkańców do przeprowadzenia inwestycji. Jednakże dla efektywnego wykorzystania dostępnych środków niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Stąd podkreślenie w Programie roli utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców we wdrażaniu strategii ochrony powietrza. Odnośnie faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych

[369] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1605	**Osoba prywatna**	Pandemia koronawirusa doskonale udowodniła, że kompletnie nie macie racji szukając ekologii w przypadku aut samochodowych. Problemem są domy jednorodzinne w gminach dookoła Krakowa, dzięki którym smog w okolicach wieczornych zlatuje się do centrum ze względu na charakterystykę położenia Krakowa. Naprawdę nie jest trudno obserwować statystyki. Przez cały okres pandemii smog zdecydowanie się nasilił, a ludzie byli pozamykani w domach. Miasta opustoszały, auta nie jeździły, smog jednak nie zmalał, ba, zwiększył się. Czy naprawdę to nikogo nie zastanawia? Nie trzeba tu mieć 160 IQ żeby dojść do wniosku, że problemy leżą gdzieś indziej.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[370]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2

[370] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dużym plusem było wprowadzenie opału gazowego, ono w dużej mierze wpłynęło na poprawę jakości powietrza w mieście. W ościennych gminach niestety tego nie wprowadzono i sytuacja jest jaka jest. Osobiście - nawet nie posiadam samochodu, więc mnie to nie dotyczy, ale jestem w stanie postawić się w sytuacji innych osób - większość aut poruszających się po Krakowie nie spełnia pewnie normy Euro 3, a Waszym pomysłem jest wprowadzenie Euro 5 oraz 6. Społeczeństwo nie porusza się autami, które mają 20-30 lat ze względu na to, że tak im jest wygodniej czy lubią jeździć w aucie, które jest pordzewiałe i ciągle się psuje. Najzwyczajniej w świecie nas nie stać na nic nowszego, co może być trudne do pojęcia dla radnych miasta. Radziłbym poważnie się zastanowić nad tym, co obecnie próbujecie zrobić - podnoszenie cen za parkowanie oraz za bilety do miejskiej komunikacji w absurdalnym stopniu i jednoczesne zabronienie wjazdu do miasta dla 70% aut poruszających się po ulicach Krakowa. Mieszkańcy są w stanie pojąć, że budżet nie ma pieniędzy i musi wydzierać z mieszkańców ostatnie grosze, natomiast niech te Wasze pomysły będą jakkolwiek przemyślane.	tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[371], podróże samochodem

[371] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. W Programie w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw w indywidualnych źródłach ogrzewania wskazuje się w pierwszej kolejności odnawialne źródła energii, które uwzględniają nie tylko problem jakości powietrza, ale również zmiany klimatu. Jak najwyższy udział instalacji opartych na odnawialnych źródłach energii w strukturze wykorzystywanych instalacji pozwoli również w przyszłości zapewnić wymagane poziomy stężeń zanieczyszczeń oraz ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.
1606	**Osoba prywatna**	ograniczenia dotyczące samochodów i motocykli są zbyt restrykcyjne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1607	**Przedsiębiorca**	Jeśli wejdą w życie te przepisy trzeba będzie opuścić to nędzne miasto.	**CZĘŚCIOWO UWGZLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1608	**Osoba prywatna**	Bardzo duże restrykcje dla samochodów.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1609	**Osoba prywatna**	Samochody klasyczne nie powinny być objęte zakazem wjazdu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1610	**Osoba prywatna**	Wytłumaczcie mi tylko jak to jest, że jak miasto było praktycznie całkowicie zamknięte to smog nadal był?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie . W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów).
1611	**Osoba prywatna**	Osoby zamieszkujące w Krakowie i posiadające zarejestrowane w nim auta powinny być zwolnione z obowiązków norm emisji spalin. W innym przypadku należy przyjąć model niemiecki.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym (np. mieszkańcy obszaru strefy, dostawcy, itp.). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1612	**Osoba prywatna**	Przedewszystkim głównym problemem powodującym smog w Krakowie były kotły grzewcze na paliwa stałe. Widać to już po pierwszym sezonie z zakazem ich używania. Społeczne skutki tak daleko idących ograniczeń są o wiele bardziej dotkliwe niż zyski dla jakości powietrza z ich wprowadzenia. Miasto powinno się skupić na sprawdzaniu spełnania norm emisji spalin w samochodach już jeżdżących i ich zgodności z normami producenta.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1613	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków planuje delegalizację samochodów klasycznych!?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1614	**Osoba prywatna**	Tak dla radykalnych zmian aby zakończyć trucie mieszkańców Małopolski!	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1615	**Osoba prywatna**	Wprowadzane przepisy są kuriozalne, dotyczą one pojazdów mechanicznych, które w mniejszym stopniu wpływają na zjawisko tzw. smogu, aniżeli np. piece węglowe, elektrociepłownie i elektrownie zasilane zarówno węglem kamiennym jak i brunatnym. Warto zauważyć, że największe stężenie smogu jest w okresie grzewczym, wtedy gdy na ulicach jest najmniej samochodów. Wprowadzenie tak restrykcyjnych przepisów wzbudzi w mieszkańcach sprzeciw, gdyż Polacy nie są tak zamożni żeby każdy mógł sobie pozwolić na nowe lub np. 2-letnie auto i z całą pewnością strajki będą miały miejsce. Motoryzacja jest już wystarczająco zniszczona przez UE i radzę zająć się poważniejszymi sprawami.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[372], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1616	**Osoba prywatna**	Proszę wziąć pod uwagę zabytkowe pojazdy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

[372] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1617	**Osoba prywatna**	Utrudni to życie ludziom.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1618	**Osoba prywatna**	Utrudni to życie wielu ludziom	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1619	**Osoba prywatna**	W obszarze aglomeracji krakowskiej (jak i na każdym obszarze o większej gęstości zaludnienia) dopuszczalne powinny być wyłącznie bezpyłowe źródła ciepła. Pyłowe (nawet najwyżej klasy) nie powinny być ani objęte dofinansowaniem ani w ogóle dopuszczalne do montażu przy wymianie/nowych budowach. Tak naprawdę to jest jedyna, łatwa do weryfikacji (przykład Krakowa - dym z komina lub jego brak) droga do ograniczenia niskiej emisji. Zdecydowanie popieram zapisy Planu dotyczące ograniczeń dla transportu na terenie Krakowa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Na obszarze strefy Aglomeracja Krakowska, tj. w Krakowie obowiązuje zakaz eksploatacji urządzeń na paliwa stałe zgodnie z tzw. uchwałą antysmogową dla Krakowa. W przypadku obszaru województwa, gdzie możliwe jest eksploatowanie urządzeń na paliwa stałe, wprowadza się ograniczenia w finansowaniu ze środków publicznych – instalacji zasilanych węglem (brak dofinansowań od 2022 roku) oraz instalacji zasilanych biomasą o emisji cząstek stałych powyżej 20 mg/m^3 (brak dofinansowań od 2023 roku). Warto również zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie ponadto wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla w nowych budynkach ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Pozwoli to na wykorzystanie w analizie najbardziej aktualnych informacji w zakresie czynników wpływających na emisję z transportu i jej wpływ na stężenie zanieczyszczeń w powietrzu.
1620	**Osoba prywatna**	Niestety w obecnej sytuacji ten projekt zmusza mnie i moją rodzinę do rezygnacji z pojazdów. Do centrum miasta udaje się bardzo rzadko, a najczęściej w sprawach zdrowotnych, rodzicami	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		w wieku emerytalnym i nie mam możliwości przesiąść się na MPK. Do tego pojazdy mają dostać prawo do poruszania się po Krakowie na podstawie normy z jaką zostały wyprodukowanie a nie z faktycznie z tym co się z rury wydechowej wydostaje. A wystarczy mieć LPG lub dołożyć katalizator i sprawa załatwiona. I jeszcze jedna kwestia brak wyjątków w postaci pojazdów zabytkowych. Dla mnie to jest nie do przyjęcia....	Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[373], podróże samochodem

[373] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1621	**Osoba prywatna**	W Krakowie główny problem to smog typu londyńskiego, zimą z ogrzewania. Więc pomysł zamykania miasta dla samochodów jest absurdalny i szkodliwy zarówno dla mieszkańców, przedsiębiorców, osób dojeżdżających do pracy jak i lokalnych turystów.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1622	**Osoba prywatna**	Zgadzam się z założeniami projektu Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Wyrażam swoje poparcie dla tej inicjatywy, ponieważ możliwość oddychania czystym powietrzem nie jest przywilejem, a podstawowym prawem każdego człowieka.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1623	**Osoba prywatna**	jestem posiadaczem MBw103 280CE z 1977 roku. Samochód jest autem zabytkowym pod opieką konserwatora, ma zabytkowe tablice rejestracyjne. Mam go od ponad 20 lat. Czy to oznacza, że po wprowadzeniu nowego prawa nie bedę się nim mógł poruszać po Krakowie? Wyglada na to, że tak. Trudno się z tym jednak zgodzić, przy całej aprobacie dla działań zmierzajacych do poprawy sytuacji związanej z zanieczyszczeniami powietrza. Niestety projekt jest objawem krótkowzroczności i braku zrozumienia istoty zabytkowej motoryzacji. Mam nadzieję, że ktoś pochyli się nad tematem i ustali, że samochody i motocykle na zabytkowych tablicach bedą mogły swobodnie się wszędzie poruszać. Poruszaja się niewiele, sam uczestnicze moze w dwóch trzech zlotach lub rajdach rocznie. W całym sezonie (tylko latem)	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		robię około 1000-1500 km, gdzie zwykłym autem potrzebuję na to dwa do trzech tygodni. Taka to jest różnica	czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1624	**Osoba prywatna**	Blokada wjazdu do stref czystego powietrza w centrum Krakowa i okolic jest według mnie bezsensowna. Nie każdy może sobie pozwolić na nowy samochód który by spełniał rnormę emisji spalin. Choć samochody starsze, prawidłowo naprawiane i eksploatowane są czasami bardziej "ekologiczne" niż niektóre nowe samochody.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[374], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1625	**Nauka**	Sprawa nie wydaje się być priorytetowa, ze względu na budowę północnego odcinka obwodnicy Krakowa, która odciąży Kraków od TIRów i innych pojazdów w ruchu w tranzytowym. Kolejną	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

[374] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kwestią jest fakt, że ogromna większość przekroczeń jakości powietrza jest w zimie (ogrzewanie, zjawisko niskiej emisji), a nie w lecie. Czyli upraszczając, w zasadzie problem złej jakości powietrza z transportu dotyczy tylko dróg tranzytowych (północna obwodnica załatwi sprawę), starych diesli i pojazdów z uszkodzonym/zużytym silnikiem, które bezwzględnie należy z dróg eliminować (czyli znowu strzelamy z armaty do muchy!). Należy pamiętać, że wprowadzając wszelkie programy, które ograniczają możliwości korzystania z pojazdów o określonych normach emisji spalin należy albo wprowadzić rekompensaty finansowe, dla osób które obejmą restrykcje (na zakup nowszego pojazdu) albo co wydaje się bardziej racjonalne, można wprowadzić szersze ramy czasowe na korzystanie z określonych pojazdów (dla mieszkańców Krakowa, którzy płacą tu podatki) np.. - Euro1-2 do 2025r. a potem rosnąca co rok opłata ekologiczna (coś jak winieta), - Euro3-4 do 2032r. a potem rosnąca co rok opłata ekologiczna (coś jak winieta), itd. Takie rozwiązanie da czas właścicielom aut na wymianę swoich pojazdów, a Miasto z opłat ekologicznych będzie miało fundusze na działania proekologiczne. Kolejna uwaga dotyczy minimalizacji obszaru Krakowa, objętego restrykcjami, tylko do ścisłego centrum (I obwodnica, ewentualnie II obwodnica). Należy również uwzględnić w przepisach pewne wyjątki np. tzw. "klasyki" czyli "pojazdy zabytkowe" (nie tylko na żółtych tablicach), przejazdy ślubne, zloty motoryzacyjne, z których korzysta się okazyjnie, a nie codziennie	W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 µg/m^3) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym (np. mieszkańcy strefy, przedsiębiorcy, itp.). Działania zaproponowane do wprowadzenia w Programie są ponadto w pełni zgodnie z przepisami prawa, które nakazują (art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*) osiągnięcie poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1626	**Osoba prywatna**	Brak uwzględnienia pojazdów zabytkowych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1627	**Osoba prywatna**	Strefa jest za duza. Na Polskie realia nie nadaje sie do wprowadzenia	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie
1628	**Osoba prywatna**	Dlaczego projekt ograniczenia ruchu dla pojazdów w związku z emisją spalin nie uwzględnia wyjątków dla samochodów klasycznych/zabytkowych?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1629	**Osoba prywatna**	Chętnie bym się dowiedział dlaczego w uchwale nie przewiduje się żadnych wyjątków, zwłaszcza uwzględniających tzw ruchome zabytki? Czy w związku z uchwałą nie będę miał możliwości do jechania do domu żadnym z samochodów z mojej małej kolekcji?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1630	**Nauka**	Samochody są nikłym % w produkcji smogu, nie mówiąc już o małej grupie klasyków ...	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[375] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym.

[375] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie
1631	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji**	miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u> 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy.	Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które <u>w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń</u>, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1632	**Osoba prywatna**	Przepisy zaostrzane na tak szeroką skalę wykluczą z transportu publicznego większość jednośladów, których wpływ na zanieczyszczenie jest niewielki podczas gdy pomagają one odkorkować miasto. Nowe przepisy nie dozwolą również na ruch pojazdów zabytkowych, które nie mają możliwości spełnić wyśrubowanych norm emisji, a które mają dużą wartość kulturową i historyczną. Zabytkowe pojazdy to obecnie jedyna forma przedstawienia młodym ludziom polskiej motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			<u>których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji.</u> Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[376] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom

[376] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1633	**Osoba prywatna**	Państwa zamiary stanowią zagrożenie dla wolności mieszkańców i obywateli. Miasto jest dla mieszkańców, nie odwrotnie - poszerzona strefa parkowania, podwyżka cen biletów, i coraz nowe i surowsze ograniczenia w ruchu pojazdów również tych zabytkowych, zakaz opału węglem, wszystkie te wymienione aspekty stanową próbę ratowania środowiska niestety nieudolną. Do osiągnięcia efektu zamierzonego kilka lat temu nawet się nie zbliżyliśmy. Miasto zabudowało naturalne kanały wietrzenia w skutek tego żadne próby ograniczeń nie przyniosą efektu, proszę spojrzeć na miasta na zachodzie (np. Monachium) - wprowadzono zakazy ruchu pojazdów kilka lat temu, dziś mówi się o tym że nie miało to większego wpływu. Odnoszę wrażenie, że każda próba podjęcia decyzji wiąże się z sięgnięciem do portfela mieszkańca. Jako mieszkaniec prowadzący działalność gospodarczą jestem przekonany, że robi się wszystko żeby utrudnić życie mieszkańcom którzy zapłacą za wszystkie nawet te najgłupsze pomysły w zamian za możliwość w miarę normalnego funkcjonowania w tej miejskiej rzeczywistości.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1634	**Osoba prywatna**	Samochody zabytkowe muszą być wyłączone z tego programu!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1635	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u>** 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili	liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie**	5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	
1636	**Osoba prywatna**	Dlaczego władze Krakowa chcą zalegalizować zabytki motoryzacji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie
1637	**Osoba prywatna**	Nie wyrażam zgody na skandaliczny zapis w projekcie POP stanowiący niejako umowę pomiędzy UMWM a Gminami, które w ramach "dobrej współpracy politycznej" zdejmują odpowiedzialność z gmin za realizację uchwały!!! Zwolnienie z realizacji uchwały do 31.12.2026 (dopuszczenia 30 % kopciuchów, w rzeczywistości zatem dopuszczenie 70 %-80 %, bo i tak gminy nie ogarniają tematu!!! Likwidacja uchwały antysmogowej, w kwestii odpowiedzialności gmin! Zapis w POP: "Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy." - ten zapis kompromituje twórców uchwały. Musi zostać usunięty lub drastycznie zmieniony. Każdy myślący człowiek, który widzi ten zapis, a zależy mu na przyzwoitym powietrzu i realizacji uchwały, nie może uwierzyć, że ktoś coś takiego wymyślił! Nie ma zgody na łagodzenie uchwały antysmogowej poprzez zdejmowanie odpowiedzialności z Gmin. Trzeba zwiększać ich odpowiedzialność, bo gminy przez te już ponad 3 lata obowiązywania uchwały, w większości nie robiły praktycznie NIC!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.
1638	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować stare auta?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1639	**Osoba prywatna**	Jakkolwiek wdrożenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza w mieście są konieczne, tak jednak uważam, że proponowane zmiany powinny być wdrażane w sektorach, których zagrożenie rzeczywiście dotyczy. Dlatego w pełni popieram zmiany w dziedzinie ogrzewania domów/nieruchomości. Jak powszechnie wiadomo problem starych, nieefektywnych pieców, w połączeniu z warunkami geograficznymi miasta, odpowiada za lwią część zjawiska zwanego smogiem, które atakuje Kraków głównie w sezonie grzewczym. Nowoczesne technologie w tej branży są już ogólnodostępne i przy rozsądnie zaplanowanym programie dofinansowań do wymiany urządzeń grzewczych, zmiana sposobu ogrzewania domu jest dostępna niemal dla każdego Kowalskiego. Uważam jednak, że proponowany schemat ograniczeń emisji z	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		transportu obejmujący utworzenie tzw. stref czystego transportu jest niestety mocno niedopracowany i krzywdzący dla wielu mieszkańców, oparty przy tym na populistycznych hasłach. Sam odsetek zanieczyszczeń z ruchu drogowego w krakowskim smogu jest niewielki, a największą część zanieczyszczeń z ruchu stanowi tzw. unos wtórny, czyli pył ze startych opon, czy klocków hamulcowych podnoszony przez koła każdego przejeżdżającego pojazdu - jest to wartość niezależna od klasy EURO pojazdu, ponieważ tak samo ścierają się opony i hamulce samochodu starego jak i nowego. Wracając do tematu samych spalin, oczywistą rzeczą jest, że pojazdy je generują, jednak miasto to ludzie, którzy potrzebują samochodów do spełniania swoich potrzeb życiowych, a nie samochody same sobie stanowiące odrębny byt. Odsetek kierowców jeżdżących po mieście dla przyjemności (szczególnie w godzinach szczytu jest to przyjemność wątpliwa) jest bardzo niski. Dla wielu osób komunikacja publiczna nie stanowi żadnej alternatywy dla własnego samochodu ze względu na dostępność, czas podróży, konieczność przesiadania się, czy po prostu tłum, niejednokrotnie warunki sanitarne (problem osób bezdomnych, pijanych, kloszardów) a także koszty. Przykład stanowią chociażby rodzicie dowożący dzieci do szkół przedszkoli, żłobków, albo mieszkańcy podkrakowskich miejscowości z mocno okrojoną infrastrukturą MPK. Ponadto mocno krzywdzącym elementem jest klasyfikowanie pojazdów ze względu na normy EURO a co za tym idzie ich rok produkcji i cena zakupu. Polacy, a w tym krakowianie nie jeżdżą starymi autami dlatego, że takie lubią, a dlatego, że na takie auta ich stać. Wprowadzając de facto obowiązek wymiany auta, jednocześnie umacniamy nierówności społeczne, dyskwalifikując biednych, a premiując bogatych. Dla przykładu, po wprowadzeniu proponowanych zmian, możliwe będzie poruszanie się po mieście Range Roverem z 2018 roku z wielkim silnikiem V8, generującym ogromne ilości spalin, natomiast już Daewoo Matiz z malutkim silnikiem benzynowym będzie traktowany jako truciciel. Co ze skuterami i motocyklami? Małe dwusuwowe silniki nie mają szans spełnić proponowanych norm. Zresztą, jak pokazują badania, nie to czy samochód spełnia normę na etapie testów produkcyjnych definiuje jego "ekologiczność", a realne warunki użytkowania, jak w poniższym artykule https://spidersweb.pl/autoblog/mercedes-w123-240d-emisja-spalin/ . Dużo lepszym rozwiązaniem byłoby rzeczywiste kontrolowanie podczas badania technicznego (i wyrywkowo przez policję), czy dany pojazd spełnia normy emisji spalin dla swojego roku produkcji (czy posiada katalizator, filtr DPF), jak również ogólnego stanu technicznego pojazdów. W tym punkcie należy wspomnieć o największym moim zdaniem "trucicielu" krakowskich dróg, czyli prywatnych busach małych firm transportowych obsługujących kursy do podkrakowskich miejscowości, które bez względu na wiek i markę są niejednokrotnie w tragicznym stanie technicznym. Widzę tu pole do popisu dla organów miejskich, by zezwolenie na działalność na terenie miasta uzależniać od stanu technicznego floty, który to mógłby być wyrywkowo kontrolowany. Skoro MPK musi spełniać normy jakościowe, to czemu konkurencja już nie? Podsumowując, zmiany są konieczne i większość z zaproponowanych jest słuszna, jednak koncepcja dotycząca "stref czystego powietrza" w podanym kształcie jest nieprzemyślana i nie do przyjęcia. Jeśli zostanie wprowadzona w takiej formie spodziewam się szybkiego jej zaskarżenia do organów państwowych/Unii Europejskiej. Miasto to ludzie i to na ich dobru powinny się koncentrować zmiany, jednak kompromis winien być efektem merytorycznych badań i analiz, a traktowanie tematu powierzchownie i populistycznie może przynieść więcej złego niż rzeczywistego pożytku.	Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Analiza wykazała, że ani strefa czystego transportu na obszarze ścisłego centrum miasta, ani strefa dla obszaru III obwodnicy miasta nie będzie wystarczająca, aby osiągnąć dopuszczalne wartości stężenia dwutlenku azotu. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Średnioroczna norma tej substancji (40 $\mu g/m^3$) jest od wielu lat przekraczana, co widoczne jest zwłaszcza na stacjach pomiarowych Al. Krasińskiego i ul. Dietla. Transport drogowy jest największym źródłem emisji tlenków azotu i wpływa na przekraczane norm jego stężenia. Na stacjach tych odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By Program ochrony powietrza był zgodny z przepisami prawa, musi wskazywać działania adekwatne do poziomu zanieczyszczenia powietrza, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć normy jakości powietrza, przy czym działania mogą być planowane na maksymalnie 6 lat. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[377], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin).
1640	**Przedsiębiorca**	Przypominam że w Polsce, mojej Ojczyźnie średni wiek pojazdu to 13-14 lat. Wg rankingów rozkłada się to tak: Auta poniżej 5 lat to 10% Auta od 6-10 lat to 18.7% Auta od 11-15 lat to 32,9% Auta od 16-20 lat to 29,4% Auta od 21-25 lat to 7.5% Auta od 26-30 lat to 1.3% Auta powyżej 31 lat to 0.2% Tymczasem w Polsce, w Krakowie władze miasta uroiły sobie plan na auta maksymalnie ile ? 6 letnie ? Pomysł pasujący jak świni siodło. Proponuję zejść na ziemię i przestać bujać w obłokach i marnotrawić pieniądze na 'fantazje aktySYFU miejskiego' a tym bardziej ekipy z Wielopole 1. Ci to się nadają do zwolnienia. Ba! Wywiezienia na wozie z gnojem do granicy miasta bez prawa powrotu zupełnie jak to było w "Chłopach" Reymonta. Przypominam osobie czytającej: Średni wiek samochodu w PL to 13-14 lat. W mieście (w centrum) są strefy dzięki którymi tak nie każdy może wjechać w konkretne lokalizacje. Dalej idąc w mieście mamy kolejny patologiczny twór zwany przez kierowców rakiem bo się tak rozrasta i ma przerzuty. Mowa oczywiście o SPP. Nie wiem który geniusz zła to wymyślił ale ma zarezerwowany osobny kocioł w piekle z wyższą temperaturą. Kolejna porażka to budowa wspaniałych parkingów Park'n'Ride.... Geniusze! Jak się nazywała ta firma co narobiła przekrętów a sprawę zamieciono pod dywan? ? Miejsca	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

[377] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Infrastruktura? Niejaki p.Piłat który zwiał do Warszawy i ekipa jego kombinatorów popierana przez prezydenta skutecznie drenowała kieszenie mieszkańców nic w zamian nie dając. NIC DO JASNEJ NIEPODLEGŁEJ !! Także szanowni Państwo transport w Krakowie lezy i kwiczy jak zabijane prosie. To wszystko dzięki WAM!! Dziennie tysiące tfu! setki tysięcy samochodów wjeżdżają do miasta "zza miedzy" bo wiadomo do pracy chcą dojechać. Mogliby komunikacją miejską (zostawiając auto na Park'n'Ride) ale ona niestety niewydolna i patologicznie organizowana a niby najlepsza w PL... Także zamiast bawić się jakieś szalone utopijne problemy proponuję zająć się tym co ma sens czyli: – Organizacja i rozbudowa komunikacji miejskiej "z głową". – Budowa sieci parkingów "Park'n'Ride" Dzięki czemu wszyscy "zza miedzy" będą zmuszeni zostawić tam auto i dojechać do pracy komunikacją miejską. Będą pieniądze z biletów, będą pieniądze z parkingów. Mniej samochodów w centrum itd. Mniejszy SMOG. Tylko Ci co faktycznie będa musieli zapłacą te horrendalne kwoty w SPP. – Zbudować wreszcie północną obwodnicę Krakowa tak aby "tranzyt" się nie pchał do Centrum. Choć śmieszy mnie opinia jednego z radnych że "tranzyt" przejeżdża przez okolice Rynku, tymi wąskimi uliczkami. To dobitnie świadczy o tym jak głęboko w ... niewiedzy jesteście! Zacznijcie łaskawie robić coś dla MIESZKAŃCÓW ale nie dla własnego kolesiostwa i zapchania kieszeni!!	wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. W Działaniu 2. Programu pn. „Ograniczenie emisji z sektora transportu" wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych, w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego, ponadto tworzona i modernizowana jest infrastruktura drogowa oraz parkingowa, w tym parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride. Rozwiązania te stanowią alternatywę dla poruszania się samochodem po mieście. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[378], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[378] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1641	**Osoba prywatna**	W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi „'Fundacja Krakowskie Klasyki" pragnie zająć stanowisko dotyczące zorganizowania na terenie województwa małopolskiego tzw. ,,Stref Czystego Transportu" Kim jesteśmy? Jako fundacja jesteśmy organizacją działającą w środowisku właścicieli i miłośników pojazdów zabytkowych, organizujemy imprezy i wystawy. Bierzemy udział w eventach organizowanych przez podmioty zarówno prywatne jak i publiczne. Współpracowaliśmy m.in. z krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej, Muzeum Lotnictrwa Polskiego. Tauron Areną Kraków, Miejską Komendą Policji w Krakowie, braliśmy też udział w różnorakich warstwach m.in. Verva Street Racing, licznych edycjach Classic Moto Show oraz Moto Show Kraków. Braliśmy udział w imprezach organizowanych przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy (Motoorkiestra). Zapewniliśmy dotychczas rozrywkę wielu tysiącom krakowian, zorganizowaliśmy ponad setkę imprez integrujących środowisko skupione wokoło klasycznej motoryzacji. Członkowie naszego środowiska powieźli do ślubu setki par młodych, braliśmy udział w kręceniu dziesiątków filmów i teledysków, ściągnęliśmy do Krakowa tysiące turystów, którzy przyjechali brać udział w naszych eventach lub podziwiać pojazdy należące do naszych sympatyków. Jeśli przedstawiona w planie ochrony powietrza strefa czystego transportu wejdzie w życie wszystko to stanie się przeszłością. O co walczymy? Planowane w Małopolsce ograniczenia dotyczyć mają wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, oznacza to de facto likwidację zabytkowej motoryzacji w naszym województwie. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na ten problem. Z samej swej natury pojazdy zabytkowe nie mogę spełniać norm emisji spalin o których mowa jest w dokumencie „program ochrony powietrza". Wszelkie obowiązujące obecnie w Polsce przepisy dotyczące dawnej motoryzacji obejmują pojazdy wyprodukowane ponad 25 lat temu. Oznacza to, iż w najbardziej skrajnym przypadku pojazd taki może (ale nie musi) spełniać normę „Euro 1". Nie oznacza to jednocześnie iż pojazdy takie są straszliwymi trucicielami – jedynie, że w wielu przypadkach „pamiętają" czasy przed wprowadzeniem norm „Euro" (lub czasy przed powstaniem UE, czy nawet EWG – a w znacznej części powstały po prostu w krajach należących do RWPG). Auta takie stanowią cenny dorobek materialnego dziedzictwa kulturowego Polski i Europy. Pokazują historię naszego kraju, pokazują historię rozwoju techniki, historię wzrostu (bądź spadku) zamożności społeczeństwa, historię sojuszów politycznych. Stanowią wartościowy i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		interesujący dodatek do krajobrazu miejskiego jako świadectwo lat minionych i żywa dokumentacja trendów panujących w sztuce użytkowej dawnych lat. Analogicznie powody doprowadziły do tego, iż przytłaczająca większość miast europejskich zdecydowała się przyznać pojazdom zabytkowym przywileje w zakresie „stref niskiej emisji". W zależności od kraju przywileje te są bądź ogólnokrajowe (jak w Niemczech), bądź regionalne. Polegają one na całkowitym zwolnieniu z opłat za wjazd do takiej strefy (Londyn), zwolnieniu pojazdów ponad 30 letnich z obowiązku spełnienia współczesnych norm emisji spalin (Paryż), bądź zwalniani z tych norm wszystkich pojazdów zabytkowych wg definicji wynikającej z innych przepisów (Rzym, Florencja, Mediolan, Bruksela, Rotterdam czy Amsterdam). Właściwie można powiedzieć, że z miast europejskich zaledwie garstka nie pomyślała o problemie zabytkowych samochodów. Z tego powodu postulujemy wprowadzenie do małopolskiego POP wyjątku od stref niskiej emisji dla pojazdów historycznych w ujęciu art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczaniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wyżej powołany przepis (w odróżnianiu od definicji zawartej w art.2 ust.9 ustawy prawo o ruchu drogowym) posiada już na chwilę obecną jasną, spójną i ogólnokrajową praktykę stosowania. Nie stanowi przedmiotu debaty zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, jednocześnie nie budzi kontrowersji w zakresie stosowania a jego interpretacja jest spójna na terenie całego kraju. Praktyka stosowania definicji ujętej w przepisach PORD jak na chwile obecną kontrowersyjna i budzi wątpliwości praktyczne, które zresztą skłoniły Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do rozpoczęcia prac nad nowelizacją przepisu. Prace te mogą spowodować, iż dojdzie do rozdźwięku między zakresem ew. „zwolnienia" w zakresie „stref niskiej emisji", a nowym, nieznanym obecnie brzmieniem przepisu. Na dodatkową uwagę zasługuje fakt, iż ratio legis regulacji ujętej w Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zdaje się być podobne do uzasadnienia naszych postulatów. Ustawodawca wprowadzając bowiem przedmiotową regulację, zwrócił uwagę na sezonowy i okazjonalny charakter użytkowania tych pojazdów. W kontekście ochrony powietrza oznacza to, że okazjonalny przejazd zabytkowego samochodu lub motocykla nie stanowi realnego zagrożenia dla jakości powietrza. Wydaje nam się, iż nikt chyba nie sądzi, że w przypadku przyznania wyjątku dla klasyków motoryzacji małopolskie drogi zostaną nagle zapełnione dziesiątkami tysięcy Dużych i Małych Fiatów lub np. amerykańskich krążowników szos z lat 50 i 60. Humorystycznie można nawet zauważyć, że taka sytuacja znacząco podniosłaby atrakcyjność turystyczną regionu. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych po zeszłorocznym badaniu emisji spalin w Krakowie – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		występującego w mieście. Jednoznacznie więc widać, iż wpływ emisji pochodzących z takich pojazdów jest równie ograniczony jak wpływ środowiskowy dorożek konnych na krakowskim rynku. W związku z wszystkim powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad programem ochrony powietrza w Małopolsce postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003t. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych) z obowiązku spełniania warunków małopolskich stref czystego transportu.	
1642	**Osoba prywatna**	https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=3272115809520352&id=169027483162549	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1643	**Osoba prywatna**	Uważam, że ten program powinien zawierać wyjątki dla pojazdów historycznych, zabytków i tzw oldtimerów. Wiele osób się tym pasjonuje i okazjonalny wyjazd na ulice Krakowa nikomu nie zaszkodzi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1644	**Przedsiębiorca**	Uwagi spółdzielni Krakowska Elektrownia Społeczna (KES) do Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego Spółdzielnia Krakowska Elektrownia Społeczna przedstawia niniejszym swoje stanowisko wobec projektu Programu. Popieramy przedstawione do konsultacji propozycje zapisów nowego Programu Ochrony Powietrza a w szczególności: • Wyjęcie spod dofinansowania nowych kotłów na węgiel i zróżnicowanie dofinansowania innych źródeł w celu preferowania bezemisyjnych. • Obowiązek wyposażania nowych i modernizowanych przez gminy budynków publicznych w OZE od roku 2021 • Wskazywanie w nowych MPZP terenów inwestycyjnych dla farm PV i wiatrowych oraz biogazowni. • Obowiązek zakupu przez JST energii elektrycznej z OZE.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** • W niniejszym projekcie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został przyspieszony. Punkty muszą zostać utworzone w gminach do 1 stycznia 2021 roku. • Pożądanym czasem reakcji na zgłoszenie naruszeń przepisów o ochronie środowiska byłby okres kilkugodzinny, jednak wskazany maksymalny czas reakcji został ustalony z uwzględnieniem możliwości realizacji obowiązku przez gminy. Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązani zostali do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• Stworzenie i utrzymywanie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze w każdej gminie. Szczególnie istotne jest informowanie o możliwościach przechodzenia na ogrzewanie bezemisyjne już w tej chwili oraz o rozwiązaniach prawno-ekonomicznych wspierających takie inwestycje • Przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia w Krakowie Strefy Ograniczonej Emisji Komunikacyjnej w oparciu o normy emisji EURO w wersji pilotażowej i docelowej oraz przyjęcie granicznej normy EURO 4 dla silników benzynowych i EURO 6 dla silników Diesla. • Obowiązek spełnienia przez pojazdy realizujące przewozy regularne specjalne oraz usługi przewozu okazjonalnego wyznaczonych norm emisji spalin. • Umożliwienie gminom wprowadzania ograniczeń dla paliw stałych Popieramy też pozostałe proponowane zapisy dotyczące zagadnień kontroli, pozwoleń na emisję przemysłową, informowania o zanieczyszczeniach, edukacji i obowiązków wszystkich wymienionych stron. Składamy następujące wnioski: • Uruchomienie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze najpóźniej do końca roku 2020 a nie od stycznia 2022 • Skrócenie czasu reakcji służb kontrolujących podejrzenia spalania odpadów i zabronionych paliw w gospodarstwach domowych i zakładach przemysłowych z jednego dnia roboczego do 2 godzin • Skrócenie o rok momentu wycofania dotacji do kotłów węglowych i dodanie jeszcze dwóch dat granicznych wsparcia instalacji grzewczych: o Od 1 stycznia 2023 roku wyłącznie dla instalacji, w których nie są używane paliwa stałe o Od 1 stycznia 2025 roku wyłącznie dla instalacji całkowicie bezemisyjnych • Określenie na czym ma polegać preferencja dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych i kolektorów słonecznych poprzez wskazanie wyższej kwoty maksymalnej dofinansowania tych źródeł lub procentu pokrycia kosztu tych źródeł wyższego niż dla innych objętych dofinansowaniem. • W Rozdziale 8, Działaniu 2, Zadania Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys, dodanie punktu 5 z terminami na wzór punktu 4 dotyczącego przygotowania i wdrożenia eliminacji podniesionych dopuszczalnych prędkości ruchu czyli powyżej 50 km/h wraz ze zwężeniem pasów ruchu do szerokości minimalnych określonych w rozporządzeniu dla poszczególnych klas dróg. Dopuszczalna prędkość ruchu powyżej 50 km/h powinna zostać wyeliminowana na całym obszarze wyznaczonym przez IV obwodnicę z wyłączeniem tej obwodnicy. • W Rozdziale 10 przeniesienie ze stopnia 3 do 1 następujących ograniczeń: o Zakaz eksploatacji kominków nie będących jedynym źródłem ogrzewania o Zakaz eksploatacji urządzeń grzewczych na paliwa stałe (węgiel, biomasa) w przypadku możliwości zastosowania alternatywnego ogrzewania o Zakaz prac drogowych i budowlanych związanych z emisją pyłu do powietrza w obszarach zabudowanych	środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. W dalszej perspektywie utworzenie we wszystkich gminach jednostek odpowiedzialnych jedynie za kontrole przyczyni się do skrócenia czasu reakcji oraz zwiększenia skuteczności kontroli. • Terminy większości działań, w tym związanych z ograniczeniem finansowania określonych rodzajów urządzeń grzewczych, zostały wydłużone w związku z licznymi postulatami złożonymi w tym zakresie w trakcie I tury konsultacji społecznych. Nie wprowadza się dodatkowych ograniczeń w finansowaniu urządzeń ponad określone w Programie. Ograniczenia te pozwolą zwiększyć udział odnawialnych źródeł energii oraz urządzeń niskoemisyjnych w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych w województwie. Ponadto istotne jest zapewnienie dofinansowania do szerokiego wachlarza urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej, w kluczowym okresie wdrażania uchwały antysmogowej w województwie. • Preferencje te powinny zostać określone indywidualnie w ramach projektowanych programów dofinansowania – mogą być one realizowane przez zapewnienie wyższej kwoty maksymalnej dofinansowania, wyższego poziomu dofinansowania (%), zwiększenia dofinansowania w przypadku dodatkowego zastosowania OZE. Preferencje w tym zakresie już obecnie stosowane są w rządowym Programie Priorytetowym Czyste Powietrze. • W Programie wprowadza się obowiązek utworzenia stref Tempo-30 na określonych ulicach wewnątrz obszaru ograniczonego II obwodnicą miasta Krakowa. Obszary te powinno określić miasto, które posiada najbardziej rzetelne dane i informacje do analizy w tym zakresie. Nie wprowadza się obowiązku ograniczenia prędkości do 50 km/h, gdyż działania w tym zakresie powinny być podejmowane z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań. Obszar wewnątrz III obwodnicy został wyznaczony z uwagi na znaczące oddziaływanie transportu na jakość powietrza na tym terenie. Zwężenie ulic ma obecnie wielokrotnie miejsce w wyniku rozbudowy infrastruktury rowerowej w Krakowie. • Do działań krótkoterminowych podejmowanych po wprowadzeniu 2 stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza dodano zakaz eksploatacji kominków oraz miejscowych ogrzewaczy na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• W Rozdziale 16 dotyczącym działań naprawczych, które nie zostały wytypowane do wdrożenia wnosimy o: o Wprowadzenie na listę działań do realizacji zakazu stosowania węgla i biomasy w uzdrowiskach województwa małopolskiego za wyjątkiem sytuacji uzyskania negatywnej decyzji dot. warunków przyłączenia budynku do sieci ciepłowniczej oraz negatywnej decyzji dot. warunków przyłączenia budynku do sieci gazowej a także odmowy zwiększenia mocy przyłączeniowej do sieci elektroenergetycznej na niezbędną do zasilania pompy ciepła oraz udokumentowanego braku warunków technicznych do użytkowania kotła zasilanego gazem płynnym. o Wprowadzenie na listę działań do realizacji zakazu instalowania nowych urządzeń zasilanych węglem za wyjątkiem sytuacji uzyskania negatywnej decyzji dot. warunków przyłączenia budynku do sieci ciepłowniczej oraz negatywnej decyzji dot. warunków przyłączenia budynku do sieci gazowej a także odmowy zwiększenia mocy przyłączeniowej do sieci elektroenergetycznej na niezbędną do zasilania pompy ciepła oraz udokumentowanego braku warunków technicznych do użytkowania kotła zasilanego gazem płynnym o Nie uzależnianie wprowadzenia stref czystego transportu od wybudowania tras alternatywnych – obszar takiej strefy można zdefiniować dynamicznie określając, że ogranicza ją najbardziej zewnętrzna istniejąca na danym odcinku obwodnica drogowa oraz drogi łączące w/w odcinki obwodnic.	jedynego źródła ogrzewania. Przeniesienie wskazanych działań do 1 stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza rodziłoby problemy organizacyjne niewspółmierne do osiąganego efektu ekologicznego. • Wprowadzenie zakazu stosowania paliw stałych w uzdrowiskach wymaga przeprowadzenia kompleksowej analizy technicznej, ekonomicznej i społecznej w tym zakresie, dlatego też do działań Zarządu Województwa dodano zlecenie analizy możliwości wdrożenia ww. zakazu. • W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. • Działanie związane z wprowadzeniem stref czystego transportu zostało doprecyzowane o wskazanie, iż wprowadzenie strefy powinno zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowej analizy, która wskaże optymalny wariant strefy zarówno w zakresie jej obszaru, jak i ograniczeń. Pozwoli to wykorzystać najbardziej rzetelne informacje i dane mogące wpływać na kształt strefy.
1645	**Osoba prywatna**	Jako właściciel samochodu zabytkowego uważam, że z zakazu powinny być wyłączone auta ważne dla kultury i historii, które wpisane są na listę konserwatora zabytków, posiadające tzw. żółte tablice lub pojazdy historyczne. Ich wykluczenie w takim mieście jak Kraków jest nie do zaakceptowania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1646	**Osoba prywatna**	Z większości badań wynika, że zanieczyszczenia pochodzące z transportu są aktualnie najmniejszym problemem Krakowa. Największym kłopotem jest położenie miasta - w niecce - oraz smog napływający z okolicznych gmin, w których nadal jest dozwolone spalanie węgla.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1647	**Osoba prywatna**	.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem.
1648	**Inne**	W zakresie planowanych ograniczeń w ruchu pojazdów na terenie Krakowa, projekt w żaden sposób nie uwzględnia pojazdów zabytkowych. Z projektu nie wynika, aby pojazdy zabytkowe zostały wyłączone spod planowanych restrykcji. We wszystkich miastach w Europie, które wprowadziły strefy czystego transportu (vide np. Umweltzonen w wielu miastach niemieckich czy szwajcarskich) pojazdy zabytkowe mogą poruszać się bez ograniczeń po całej strefie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1649	**Osoba prywatna**	posiadam klasyczny samochód który wyjeżdża z garażu parę razy w roku na ulice Krakowa. Nie chciał bym przez zaostrzenia związane z ochroną powietrza w mieście mieć to uniemożliwione. Wierzę że są inne sposoby na walkę z zanieczyszczonym powietrzem. Bardzo proszę w imieniu swoim jak o dokładne rozpatrzenie sprawy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1650	**Osoba prywatna**	nie uwzględnione w treści samochody zabytkowe, historyczne, pojazdy przeznaczenia specjalnego. Ponadto dyskryminuje ubogą część populacji która również często potrzebuje samochodu jako środka transportu, zwłaszcza przy kiepsko rozwiniętym transporcie aglomeracyjnym. Za większość zanieczyszczeń komunikacyjnych odpowiada kilka procent niesprawnych, bardzo zaniedbanych i wyeksploatowanych pojazdów - należy przede wszystkim dopilnować aby pojazdy były albo naprawione i spełnialy normy emisji im przypisane albo zostały usunięte z ruchu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[379], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1651	**Osoba prywatna**	Od wielu lat "myślę globalnie a działam lokalnie" w zakresie ochrony wartości przyrodniczych regionu Małopolski. Po zapoznaniu się z projektem niestety nie mogę pozytywnie zaopiniować przedstawionych propozycji. Przedstawiony do opiniowania projekt "Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego" zawiera głównie zestaw zakazów i ograniczeń. Nie zawiera kompleksowych rozwiązań w skali globalnej. Formułowane nakazy i zakazy należało podeprzeć realistycznymi propozycjami ich wdrażania, możliwymi do realizacji w społeczności mieszkańców Małopolski, zgodnymi z finansowymi ich możliwościami. Mając na uwadze poprawę jakości powietrza w Krakowie i okolicy nie można zgodzić się z propozycją Projektu: "Poza Krakowem pozostanie możliwość instalacji ze środków własnych i eksploatacji kotłów na węgiel, drewno i biomasę oraz kominków i ogrzewaczy zgodnych z obowiązującą uchwałą antysmogową dla Małopolski (standard ekoprojektu)." Na obszarze aglomeracji Krakowskiej powinien być całkowity zakaz stosowania paliw stałych. Na obszarze miast należy całkowicie zakazać stosowania dmuchaw do liści. Nie można zgodzić się propozycjami w dziale "Ograniczenie emisji z transportu" które zakładają:	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa*. W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na

[379] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		-utworzenie w Krakowie strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro . -wdrożenie w Krakowie stref Tempo-30. Mieszkańcy Krakowa byli i nadal są poddawani pod zbyt wiele tego typu "eksperymentów" W żadnym razie nie można zgodzic się na stosowanie różnych progów kryterium normy emisji Euro w zależności od stosowanego paliwa . Nie ma w takim podejściu ani "prawa" ni "sprawiedliwości". Ewentualne przyszłe propozycje ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury drogowej dla obywateli powinny być powiązane z programem dofinansowywania wymiany samochodów. Tak samo jak to miało miejsce w przypadku wymiany kotłów/palenisk. Stopień oddziaływania ruchu samochodowego na jakość powietrza w Krakowie jest w Projekcie nadmiernie wyolbrzymiony. Dokładna analiza stopnia zanieczyszczenia powietrza pokazuje że w ciągu nocy zanieczyszczenie jest znacznie większe niż w ciągu dnia, pomimo iż w nocy natężenie ruchu samochodowego jest ponad 10-krotnie mniejsze niż w dzień. W ramach działań naprawczych powinien pod większą uwagę być wzięty aspekt zanieczyszczenia powietrza przez przemysł. Kotrole powinny być prowadzone bez zapowiedzi. Ponadto w Projekcie w żaden sposób nie odniesiono się do kształtowania ładu urbanistycznego, którego elementem jest umożliwienie przewietrzania obszarów zurbanizowanych. Obecne w Krakowie zatykanie korytarzy powietrznych przez nadmiernie wysoką zabudowę powoduje, że nawet spełnianie najbardziej wyśrubowanych norm emisji, nie pomoże w odczuwalnej redukcji zanieczyszczeń powietrza.	obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[380] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane

[380] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1652	**Osoba prywatna**	Dlaczego Kraków chce zdelegalizować zabytkowe/klasyczne pojazdy oraz większość motocykli?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1653	**Przedsiębiorca**	W imieniu krakowskich przedsiębiorców chciałbym zaprotestować przeciw kolejnym ograniczeniom ruchu samochodowego. Działania powyższe są szkodliwe zarówno dla przedsiębiorców, od strony prowadzenia działalności jak i odcinają one dojazd dla klientów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1654	**Osoba prywatna**	Jak najbardziej jestem za usiłowaniami poprawy jakości powietrze i w ogóle srodowiska w Krakowie jak tez w całej Polsce. Ale, pomysłodawcy projektu powinni sią dokszałcić z chemii a konkretnie z procesów spalania i stechiometrii. Do miasta będą wpuszczane auta , które pala 25/100 km i wiecej litrów, modne obecnie SUW-y, bo spełniają normy euro 5 lub 6, a strasze , palęce o wiele mniej nie, bo .... normy. A klasyki ????? to już żadne auto nie wjedzie do muzeum techniki na ul. Wawrzyńca? Szanowni rajcy, opamietajcie się , kiedy w RP zapanuje jakis wzgledny spokój rozsądek????	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1655	**Osoba prywatna**	Skoro problem zanieczyszczenia powietrza dotyczy całej Małopolski i program jest przewidziany dla całej Małopolski, to dlaczego restrykcje dot. pojazdów dotyczą jedynie samego Krakowa? Czemu nie wprowadzić ich na całą Małopolskę? Albo po co się ograniczać, idźmy jeszcze dalej i zdelegalizujmy legalnie zarejestrowane samochody niespełniające normy Euro4/Euro6 w całej Polsce... Wygląda na to, że "krakówek" nie chce, aby mu okoliczni "wieśniacy" smrodzili, ale już poza granicami miasta smród może być taki, jak dotychczas. Rozumiem, że zmuszając osoby mieszkające w Krakowie i posiadające legalnie zarejestrowane (w Krakowie) pojazdy niespełniające w/w norm do ich porzucenia (?), sprzedaży (?) i zakupu nowych aut przewidujecie wypłatę odpowiednich odszkodowań oraz dopłaty do zakupu nowych pojazdów? Rozumiem, że odpowiednie zmiany zostaną wprowadzone również w Ustawie prawo o ruchu drogowym, tzn. rejestracja pojazdów niespełniających norm Euro4/Euro6 na tablice KR zostanie zdelegalizowana? No bo przecież nie może być tak, że auto można legalnie zarejestrować w Polsce (Krakowie) ale nie można nim już w Krakowie jeździć. W jaki sposób uzasadnicie niekonstytucyjność takiego rozwiązania i jawną dyskryminację osób mieszkających w Krakowie? W jaki sposób, jakimi przepisami zmusicie wszystkich mieszkańców Krakowa, których nie stać na nowe auto do przesiadki do transportu zbiorowego lub na rowery? Z pewnością kolejne podwyżki cen w komunikacji miejskiej to ułatwią. Dlaczego próbujecie wprowadzać odpowiedzialność zbiorową wszystkich posiadaczy pojazdów za nielegalne działania osób, które np. wycinają filtry DPF w swoich autach lub np. za nierzetelnych diagnostów na stacjach kontroli?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1656	**Osoba prywatna**	Bardzo kibicuję temu projektowi, tak jak kibicowałem zakazowi palenia w piecach. Zależy mi na zdrowiu moich dzieci, mieszajmy w pobliżu ronda grunwaldzkiego i każde ograniczenia prowadzące do poprawy jakości powietrza przywitam z radością. Obecnie, podobnie jak pewnie dużo mieszkańców okolic centrum, poruszamy się głównie rowerami. Przed pandemią, była to komunikacja miejska. Posiadamy jedno auto, ale używamy go do wyjazdów w weekendy i na wakacje.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Chciałbym wnieść jedną uwagę krytyczną do projektu - proszę wziąć pod uwagę sytuację rodzin takich jak nasza. Jesteśmy właścicielami kampera z silnikiem diesla, spełniającego normę Euro 5. Kupno tak nowego (jak na standardy samochodów turystycznych) kampera i tak było na granicy naszych możliwości. Autem jeździmy praktycznie tylko za miasto, nigdy nie zapuszczamy się nim do centrum ani nie korzystamy do np odwiezienia dzieci do szkoły/przedszkola. Proszę o uwzględnienie podobnej sytuacji w projekcie - o pozostawienie np dróg którymi mozna się dostać/wydostać z miasta. Albo wyłączenie samochodów specjalnych spod przepisów (myślę, że nie będzie ich w Krakowie więcej niż 500). Albo o luźniejsze przepisy w weekendy, np dla mieszkańców, bo właśnie w weekend to mieszkańcy chcą ruszyć auta i wyjechać z Krakowa.	nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1657	**Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu drogowego**	Jako najstarsza organizacja w zakresie techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego, zrzeszająca w swoich szeregach specjalistów techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego, przedstawiamy swoje uwagi w ramach trwających konsultacji społecznych. Chcielibyśmy pozytywnie ocenić chęć wprowadzenia obostrzeń wjazdu pojazdów niespełniających obecnie obowiązujących norm w zakresie emisji spalin. Jednocześnie chcemy zwrócić uwagę, że emisja spalin z pojazdów nie jest jedyną składową, która wpływa na stan środowiska. W ostatnim czasie trwają prace nad wprowadzeniem norm ekologicznych dla elementów pojazdów jakimi sa opony i układy hamulcowe, a zwłaszcza układy cierne. Załącznik do projektu uchwały wyraźnie wskazuje, że transport nie jest głównym czynnikiem mającym wpływa na jakość powietrza w województwie małopolskim, a „jest nim emisja pochodząca z	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		sektora komunalno-bytowego odpowiadająca za około 77% emisji PM10, 88% emisji PM2,5, 97% emisji B(a)P, oraz 14% emisji NOx". Analiza załącznika 1- Streszczenie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego i Załącznika 2 – Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego dostraczają nam informacji w zakresie, jak ważne jest dbanie o sukcesywne zmniejszanie emisji substancji szkodliwych i wynikających z tego kosztów. Na terenie silnie zurbanizowanym analizy jednoznacznie wykazują, że koszty z tego tytułu ponosimy wszyscy w wymiarze zdrowotnym i finasowym. Wydaje się, że zwiększenie świadomości nas wszystkich w zakresie transportu zbiorowego i indywidualnego jest naszym wspólnym obowiązkiem. Chcieliśmy jednak przedstawić obawy, które wiążą się z sytuacją majątkową społeczeństwa. Widoczne jest to w analizach struktury wiekowej parku pojazdów samochodowych użytkowanych w Polsce. Porównując dane ACEA średni wiek pojazdów osobowych dla Polski to 13,9 roku dla naszych zachodnich partnerów UE jak Niemcy to 9,5, Francja 9 lat, Wielka Brytania 8 lat, ale już Czechy to 14,8 roku, Węgry 14,2 roku, Rumunia 16,3 roku. Będąc krajem szybko rozwijającym się, wymiana parku maszynowego i samochodowego często nie jest uwzględniona w budżecie firm i gospodarstw domowych. W związku z tym posiadamy pewne obawy co do tak szybkiego wprowadzenia surowych wymagań, bez programów wspomagających. Państwa UE wspomogłaby proces wymiany pojazdów i maszyn poprzez dofinasowania zakupu i obniżenia opłat środowiskowych oraz fiskalnych, dla posiadaczy pojazdów i maszyn spełniających najwyższe normy. Prosimy o rozważenie jak również wzięcie pod uwagę naszej opinii w prowadzonych i planowanych działaniach, w kontekście wprowadzanych zasad funkcjonowania oraz przepisów lokalnych. Przede wszystkim zwracamy uwagę, aby wprowadzanie zmian nie obowiązywało pojazdów historycznych, w myśl obowiązujących przepisów prawa (art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych). Zwracamy uwag na posłużenie się tymi konkretnymi przepisami, gdyż posiadają one ugruntowaną pozycję, znane zasady stosowania i nie podlegają ciągłym nowelizacjom, jak ma to miejsce w przypadku definicji zawartych w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym. Zwracamy uwagę, że pojazdy historyczne nie są pojazdami codziennego użytkowania. Przebiegi tego typu pojazdów rzędu 1500km/rocznie (badania niemieckiego ADAC) oraz chęć	nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zachowania dobrego stanu technicznego przez właściciela, ma znikomy wpływa na założenia programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Wymagania jakie są stawiane pojazdom historycznym w myśl przepisów, co do wieku, stanu technicznego, wartości dla historii motoryzacji, daje ich użytkownikom możliwość opłacania ubezpieczenia w okresie tylko ich eksploatacji i powoduje, że pojazdy te mają stosunkowo niskie przebiegi. Pragniemy nadmienić, że przebiegi, wartości tych pojazdów (historyczne, finansowe, sentymentalne) powodują, że ich użytkownicy nie wykorzystują ich jako „samochód codzienny", w efekcie, gdy pojawiają się one na drogach, szczególnie historycznych miast np. Krakowa, przyciągają uwagę mieszkańców, turystów oraz firm. Stają się reprezentacyjnym elementem naszych ulic, wyróżniając się spośród dzisiejszych, typowych konstrukcji. Wykorzystują to również instytucje kulturalne i firmy do propagowania i reklamy miast Małopolski np. wycieczki Nysą/Wołgą po komunistycznym mieście, Classis Moto Show Kraków, wyjazd zabytkowych autobusów MPK w Krakowie, zabytkowe samochody do ślubów i inne. Wobec powyższego wnosimy o ujęcie w prowadzonych pracach wyłącznie spod obowiązku spełnienia norm dla planowanych stref pojazdów historycznych opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Jednocześnie popieramy w tym zakresie stanowiska instytucji, stowarzyszeń ,grup i pasjonatów pojazdów historycznych, dla których motoryzacja i technika ma wartość naukowa, kulturalną, edukacyjną, historyczną, sentymentalną oraz integracyjną.	
1658	**Osoba prywatna**	Jaki jest sens wprowadzania ograniczeń dla pojazdów "spalinowych", skoro nie one są główną przyczyną smogu w naszym mieście, ponieważ największymi generatorami smogu są pobliskie Wsie. Jeżeli chcecie zablokować wjazd samochodom nie spełniający norm, to co w takim razie z mieszkańcami których nie stać na kupno nowego samochodu lub też nie potrzebują takowego? A skoro o starych samochodach mowa to co w takim razie z klasykami motoryzacji? Będą one mogły wjechać czy nie? Kontynuując temat samochodów jakie alternatywnie środki transportu proponujecie dla mieszkańców/ lub osób pracujących w mieście? Skoro planowane są podwyżki ceny biletów, to jak to ma zachęcić mieszkańców lub przyjezdnych do korzystania z niej? Jeszcze jakby ta komunikacja miejska była punktualna lub jeździła często to może bym zrozumiał, ale tak to przypomina nie śmieszny żart. Skracanie linii autobusowych i tramwajowych oraz ich ograniczania liczby kursów wpływa negatywnie na osoby chcące z niej korzystać W jakim celu mają zostać wprowadzone "strefy wolnej jazdy" czyli ograniczenia do 30 km/h skoro na niskich biegach samochód wydziela więcej spalin? A skoro planujecie wprowadzić te strefy to nie będą one przypadkiem generowały korków w mieście (jeszcze większych, bo aktualnie Kraków zajmuje drugie miejsce w rankingu najbardziej zakorkowanych miast)? Kolejnym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		problemem nie pomagającym w pozbyciu się smogu jest zabudowa naturalnych kanałów przewietrzania, skoro planowane są działania mające na celu ograniczyć smog to budowanie bloków/biurowców gdzie popadnie na pewno w tym nie pomoże. Zastanawiający jest fakt dlaczego konsultacje są przeprowadzane w środku sezonu wakacyjno-urlopowego rzutuje to na ich wiarygodność, oraz ogranicza to możliwość wypowiedzenia się innych ludzi którch to dotyczy	W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO_2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1659	**Osoba prywatna**	Dlaczego po Krakowie nie będą mogły jeździć samochody i motocykle klasyczne?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1660	**Osoba prywatna**	Proszę o odrzucenie zaproponowanego projektu programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Epidemia Sars-Cov19, lock-down oraz znacznego stopnia zmniejszenie ruchu samochodowego w tym czasie jednoznacznie pokazało, że głównym winowajcą złego stanu powietrza w Krakowie jest niska emisja z pieców domowych w gminach ościennych. Pomimo prawie całkowitego zaniku ruchu samochodowego utrzymywały się podwyższone stężenia PM2,5 i PM10 oraz tlenków siarki. W świetle nowych danych odnośnie wpływu ruchu samochodowego na jakość powietrza na terenie miasta Krakowa wnioskuję za odrzuceniem propozycji ograniczonego wjazdu starszych samochodów Krakowa. Proszę nie stosować odpowiedzialności zbiorowej. Jestem posiadaczem klasyka - Audi 100 C4, które jest po pełnej odbudowie, ma sprawny katalizator i produkuje wielokrotnie mniej substancji szkodliwych niż nowsze auto z uszkodzonym lub wyciętym filtrem DPF, a które systematycznie spotykam na drogach Krakowa. W szczególności, że policja praktycznie nic nie robi z takimi autami, a ryzyko mandatu lub odebrania dowodu rejestracyjnego jest znikome. Proszę o działanie w kierunkach przynoszących wymierne skutki czyli ograniczenia niskiej emisji w gminach ościennych oraz walkę (bliską współpracę z policją / ITD) z kierowcami użytkującymi samochody niesprawne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[381]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W

[381] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1661	**Osoba prywatna**	prosze uwzglednic pojazdy zabytkowe lub pojazdy o znaczeniu kulturalnym,ktore sa rzadko spotykane lub maja wiecej niz 25 lat,pojazdy te nie sa w stanie spelniac standardy ktore sa opisane w waszym programie ochrony srodowiska. najlepiej bylo by gdy takowe pojazdy mogly poruszac sie w tych strefach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[382]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o

[382] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1662	**Inne**	UWAGA 1: Działanie: PL12_OEP - Zadania starostów powiatów – zadanie 3: W przypadku decyzji o obowiązku wdrożenia działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia zasadnym wydaje się zapewnienie takim przedsiębiorstwom rekompensaty w przypadku poniesienia strat. W przeciwnym przypadku przedsiębiorstwa z terenu Województwa Małopolskiego staną się mniej	**NIE UWZGLĘDNIONO** 1. Wprowadzenie niniejszego obowiązku nie wymaga zapewnienia rekompensat związanych z poniesionymi stratami. Działanie to jest w pełni z przepisami prawa, tj. w szczególności Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		konkurencyjne od przedsiębiorstw z województw ościennych gdzie takie regulacje nie będą obowiązywać. UWAGA 2: Działanie: PL12_OET – Zadania wszystkich instytucji publicznych – zadanie 1: Zaproponowana w projekcie data wejścia w życie kryterium przetargowego (2 lata) jest naszym zdaniem zbyt krótka i może okazać się trudna do spełnienia dla niewielkich przedsiębiorstw z małych gmin, co może skutkować wykluczeniem ich z rynku. Dlatego też sugerujemy przesunięcie w czasie terminu wprowadzenia kryterium, bądź wprowadzenie czegoś na kształt okresu przejściowego z którego mogłyby korzystać niewielkie firmy których nie stać na szybką wymianę przestarzałego parku maszynowego czy taborowego UWAGA 3: Działanie: PL12_OET. - Działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa – podpunkt „o” W wielu miastach, w obrębie Strefy Płatnego Parkowania buduje się parkingi wielopoziomowe które mają docelowo zastępować miejsca postojowe przy śródmiejskich ulicach. Rozwiązanie to naszym zdaniem pozwala pogodzić kwestie związane z potrzebą ograniczenia ruchu kołowego z dobrą dostępnością komunikacyjną obszarów centralnych miasta, dlatego też naszym zdaniem w zapisie tym powinien znaleźć się wyjątek dotyczący budowy na obszarze SPP naziemnych bądź podziemnych parkingów które można określić jako „Park&Walk”.	*krótkoterminowych.* Celem Programu jest poprawa jakości powietrza – osiągnięcie docelowych i dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń. Przedsiębiorstwa prowadzące działalność gospodarczą na obszarze przekroczeń norm jakości powietrza, których funkcjonowanie wiąże się z oddziaływaniem na środowisko, powinny podejmować jak najszersze działania by ograniczyć ich wpływ m.in. na jakość powietrza. Wartością nadrzędną jest życie i zdrowie ludzi, nie zysk osiągany w wyniku działalności gospodarczej. 2. Wymogi stawiane w zamówieniach będą motorem zmian w sektorze budowlanym, by sprzęt stosowany w tym sektorze spełniał również wysokie standardy jakości i nie powodował zanieczyszczenia powietrza. Jest to szczególnie ważne na obszarach, gdzie regularnie przekraczane są normy stężeń zanieczyszczeń. Ze względu na obecną sytuację społeczno-gospodarczo przesunięto już termin wdrożenia tzw. zielonych zamówień publicznych w transporcie na rok 2022. 3. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie , podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Ruch w centrum miasta, gdzie występują znaczące przekroczenia norm jakości powietrza oraz jednocześnie narażonych jest wielu mieszkańców, powinien być ograniczany – jest to obecnie standard działań europejskich. Centra miasta powinny być przede wszystkim ukierunkowane na ruch pieszych oraz rowerzystów.
1663	**Osoba prywatna**	Dlaczego mają być zdelegalizowane auta klasyczne ?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1664	**Osoba prywatna**	Jestem zdruzgotana tym jak nieskuteczne jest egzekwowanie przepisów uchwaly. Mieszkam w Oświęcimiu gdzie powietrze wedlug mnie jest najbardziej zatrute w całym regionie. Czekam na wejście w życie uchwały z niecierpliwością, gdyż mam dzieci i to straszne że nie mogę z nimi praktycznoe w ogóle wychodzić na zewnątrz z powodu jakosci powietrza. Teraz latem doszła jeszcze plaga osób które grzeja wodę piecem przy wykorzystaniu bojlera. Palą więc 24h na dobę, bo nie opłaca im się gasić lub rozpalają po kilka razy na dzien byle mieć dostęp do ciepłej wody. A stają się ofiarami gdyż sprzedawcy starają się w ten sposób sprzedać kotły za wszelką cenę. Polska cofa się cywilizacyjnie skoro to nie są ludzie biedni i niepodłączeni do gazu. Potrzebujemy konkretnych działań. Boimy się o zdrowie naszych dzieci. Przesunięcie uchwaly to będzie krok wstecz i porażka i wstyd. Potrzebne są też służby które będą egzekwować i pouczać.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrażane działania naprawcze w województwie małopolskim zostały skonfigurowane w sposób zapewniający najszybsze możliwe dojście do standardów wyznaczonych dla jakości powietrza z wykorzystaniem możliwych narzędzi prawnych, organizacyjnych i finansowych. Wdrożenie zaplanowanych działań w sposób skuteczny pozwoli na uzyskanie stanu jakości powietrza odpowiadającego standardom wyznaczonym w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy. W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1665	**Osoba prywatna**	Posiadam samochód klasyczny benzynowy, mieszkając w Krakowie i przejeżdżając do pracy byłbym zmuszony jechać objazdową droga z czego z 6km miałbym 17km. Dłuższa trasa więcej czasu w drodze i większa emisja spalin, czyli wniosek prosty nic nie poprawi to a tylko utrudni życie mieszkańca. Jeżeli miasto dopłaci 40 % dla mieszkańców na samochód elektryczny to z przyjemnością odstawie mojego klasyka aby tylko w weekend nim się cieszyć. Pozdrawiam serdecznie	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1666	**Osoba prywatna**	Podwyższenie cen biletów, o taki procent to skandal dlaczego mieszkańcy mają płacić tak dużo?, to że miasta jest zarządzane przez ludzi którzy nie mają żadnego pomysłu na nie. Nie usprawiedliwia tego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami.
1667	**Osoba prywatna**	Ograniczenia dla pojazdów to totalna bzdura i próba udawania walki o czyste powietrze. To że zanieczyszczenia pwodowane przez auta to wrecz śmieszna % ilość wie każdy, od osób prowadzących badania(nie na zlecenie gdzie wynik ma być według zamówienia) po zwykłych mieszkańców gdzie nagle po sezonie grzewczym niema problemu. Ograniczenia dla pojazdów maja tylko przykryć faktyczny problem jakim jest systematyczne betonowanie miasta i likwidacja terenów zielonych. Mam nadzieję że kiedyś osoby odpowiedzialne za te irracjonalne działania poniosą surowe konsekwencje. Bez pozdrowień i wyrazów szacunku.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[383] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1668	**Fundacja Otwarty Plan**	w ślad za apelem wysłanym przez Polski Alarm Smogowy również nasza organizacja podpisuje się pod jego treścią z myślą o mieszkankach i mieszkańcach naszego województwa, ale i z nadzieją na stworzenie lepszych niż te, w których my żyjemy warunków środowiskowych i zdrowotnych dla przyszłych pokoleń Małopolan. Bo życie mamy jedno i nie warto go spędzać w szpitalach i na pogrzebach. Po raz kolejny apelujemy o przyjęcie skutecznego Programu ochrony powietrza dla Małopolski, który przełoży się na wdrożenie w 100% uchwały antysmogowej w naszym regionie. Według wyliczeń ekspertów poprawa jakości powietrza jaka nastąpi w wyniku wdrożenia uchwały antysmogowej, pozwoli uniknąć około 1500 przedwczesnych zgonów rocznie. To przecież mogą być nasi bliscy, sąsiedzi, współpracownicy... Dlatego ponawiamy apel o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza: - POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie

[383] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania “kopciuchów” z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. - OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. - NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieramy wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. - KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY “KOPCIUCHÓW”: Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów” informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. - OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieramy zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. - JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów” koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub	efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apelujemy o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	- Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1669	**Przedsiębiorca**	Co z wyjątkami dla aut klasycznych? Co z osobami mieszkającymi/wynajmującymi mieszkania w Krakowie?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1670	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie ograniczeń co do możliwości wjazdu starszych samochodów do miasta uderzy w szeroką grupę ludzi. To nie tylko miłośnicy klasyków, ale też cały przemysł związany z restaurowaniem i utrzymywaniem tych niewątpliwych zabytków techniki. Przyjęcie dowolnej normy Euro będzie również krzywdzące dla właścicieli, których samochody spełniają daną normę jeśli chodzi o emitowane zanieczyszczenia, ale producent nie zadeklarował jej spełnienia, ponieważ pojazd został wyprodukowany przed jej wprowadzeniem. W celu ochrony jakości powietrza może warto byłoby się skupić nad ściślejszą kontrolą pojazdów niezależnie od roku ich produkcji - samochód teoretycznie spełniający normę Euro4 z usuniętym katalizatorem emituje znacznie więcej zanieczyszczeń niż sprawne auto wyprodukowane przed wprowadzeniem tej normy. Chcąc zmniejszyć zanieczyszczenia generowane przez samochody powinniśmy raczej skupić się na poprawie jakości usług oferowanych przez transport publiczny. Mieszkając tuż za granicą Krakowa codziennie obserwuję wzmożony ruch samochodów osobowych w godzinach porannych i popołudniowych. Wynika to częściowo z niedostatecznej liczby autobusów umożliwiających dojazd do Krakowa do pracy. Kurs co 40 minut zmusza na przykład osoby mające dzieci w wieku przedszkolnym lub wczesnoszkolnym do korzystania z własnych samochodów, ponieważ odstawienie dziecka do oddalonego o kilka przystanków przedszkola skutkuje ponad półgodzinnym czasem oczekiwania na kolejny autobus, którym można by dotrzeć do pracy. Ten cały ruch przenosi się potem do Krakowa generując korki i wzmożone zanieczyszczenie. Usprawnienie komunikacji publicznej przynajmniej częściowo rozwiąże problem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1671	**Osoba prywatna**	Państwa projekt docelowo ma uniemożliwić wjazd do centrum miasta motocyklom wyprodukowanym przed rokiem 2017. Jak rozumiem, istnieją poważne badania naukowe potwierdzające, że taki krok jest konieczny dla utrzymania czystości powietrza w centrum Krakowa (bo przecież są Państwo ludźmi poważnymi i bez takich badań na pewno nie proponowaliby Państwo tak radykalnych rozwiązań). Proszę więc o ujawnienie pełnej listy artykułów naukowych, lub innych form publikacji badań, na których opierają Państwo swoje postulaty, tak aby mogła zapoznać się z nimi opinia publiczna.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[384] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1672	**Osoba prywatna**	Jaki jest sens wprowadzania ograniczeń dla pojazdów "spalinowych", skoro nie one są główną przyczyną smogu w naszym mieście, ponieważ największymi generatorami smogu są pobliskie Wsie. Jeżeli chcecie zablokować wjazd samochodom nie spełniający norm, to co w takim razie z mieszkańcami których nie stać na kupno nowego samochodu lub też nie potrzebują takowego? A skoro o starych samochodach mowa to co w takim razie z klasykami motoryzacji? Będą one mogły wjechać czy nie? Kontynuując temat samochodów jakie alternatywnie środki transportu proponujecie dla mieszkańców/ lub osób pracujących w mieście? Skoro planowane są podwyżki ceny biletów, to jak to ma zachęcić mieszkańców lub przyjezdnych do korzystania z niej? Jeszcze jakby ta komunikacja miejska była punktualna lub jeździła często to może bym	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21

[384] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zrozumiał, ale tak to przypomina nie śmieszny żart. Skracanie linii autobusowych i tramwajowych oraz ich ograniczania liczby kursów wpływa negatywnie na osoby chcące z niej korzystać W jakim celu mają zostać wprowadzone "strefy wolnej jazdy" czyli ograniczenia do 30 km/h skoro na niskich biegach samochód wydziela więcej spalin? A skoro planujecie wprowadzić te strefy to nie będą one przypadkiem generowały korków w mieście (jeszcze większych, bo aktualnie Kraków zajmuje drugie miejsce w rankingu najbardziej zakorkowanych miast)? Kolejnym problemem nie pomagającym w pozbyciu się smogu jest zabudowa naturalnych kanałów przewietrzania, skoro planowane są działania mające na celu ograniczyć smog to budowanie bloków/biurowców gdzie popadnie na pewno w tym nie pomoże. Zastanawiający jest fakt dlaczego konsultacje są przeprowadzane w środku sezonu wakacyjno-urlopowego rzutuje to na ich wiarygodność, oraz ogranicza to możliwość wypowiedzenia się innych ludzi których to dotyczy.	maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie , podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Działania związane z planowaniem w mieście Kraków zarządzane są przez Prezydenta Miasta Krakowa, a także wyznaczone do tego ustawowo jednostki, które wydają pozwolenia na budowę z uwzględnieniem lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Sposób zagospodarowania terenu określany jest w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.* W zasadach i kierunkach polityki przestrzennej miasta Krakowa (*Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa Uchwalonego Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. – TOM II Zasady i kierunki polityki przestrzennej*) wskazano na obowiązek ochrony korytarzy przewietrzania Miasta i uwzględniania znaczącej ich roli w kształtowaniu warunków aerosanitarnych. Położenie Krakowa, zgodnie z przedstawioną uwagą, istotnie wpływa na jakość powietrza w mieście, dlatego też ważne są wszelkie działania, które ograniczą nie tylko stężenie zanieczyszczeń, ale ich emisję (źródła). Uwarunkowania związane z meteorologią oraz położeniem/ukształtowaniem terenu są czynnikami, które wpływają na wysokość stężeń zanieczyszczeń, jednak to kombinacja wymienionych czynników oraz emisji zanieczyszczeń przekłada się na przekroczenia norm stężeń

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szkodliwych substancji. Działaniem, które może przyczynić się do ich obniżenia jest właśnie ograniczanie emisji u źródła. Dlatego też, biorąc pod uwagę specyficzne warunki i czynniki wpływające na jakość powietrza na danym obszarze, podejmowane są kompleksowe działania w różnych sektorach, których funkcjonowanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń (sektor komunalno-bytowy, transportu, przemysł, itp.). Ograniczenia w transporcie mają służyć przede wszystkim osiągnięciu poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, którego normy w Krakowie są od lat przekraczane. Zmniejszony ruch powinien przyczynić się również do obniżenia wtórnej emisji pyłów (emisji z unosu) oraz pochodzącej ze ścierania elementów pojazdów. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1673	**Osoba prywatna**	Apelują o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. A szczególnie w ramach aktualizowanego Programu ochrony powietrza: 1. POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego “kopciucha”. Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania “kopciuchów” z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. 2. OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. 3. NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieram wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. 4. KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. 5. OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieram zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. 6. JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apeluję o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć	Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1674	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa</u>**	na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy.	*spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku
1675	**Osoba prywatna**	Ograniczenia powinny dotyczyć nowo rejestrowanych aut, co z transportem ciężarowym - praktycznie cały jest oparty na samochodach z silnikiem diesla, takie pomysły są dobre w bogatych krajach, to nic nie zmieni dopóki na terenach małopolski (koło miast) będą węglowe kopciuchy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[385] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1676	**Osoba prywatna**	W załączeniu tekst fundacji Krakowskie Klasyki Nocą, który jest zbieżny z moim stanowiskiem dot. proponowanych zmian w funkcjonowaniu krakowskiego transportu. Uprzejmie proszę o uwzględnienie w/w stanowiska.	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1677	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**”) dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%,

[385] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka.	natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań.</u>** Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** . Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana	na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które <u>w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń</u>, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku
1678	**Osoba prywatna**	Ograniczenia powinny dotyczyć nowo rejestrowanych aut, co z transportem ciężarowym - praktycznie cały jest oparty na samochodach z silnikiem diesla, takie pomysły są dobre w bogatych krajach, to nic nie zmieni dopóki na terenach małopolski (koło miast) będą węglowe kopciuchy	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie **szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO.** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić **w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych – wersja ta będzie obejmować II obwodnicę miasta.** Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			EURO4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić **do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta.** Wersja docelowa zakłada obowiązek spełnienia normy EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody 19-letnie) oraz EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie). Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zgodnie z raportem pn. „Pomiary zdalne emisji spalin”[386] zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2017 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro6, 26% pojazdów spełniających normę Euro4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[386] Źródło: http://mobilnykrakow.pl/wp-content/uploads/2019/12/Krakow-MC_polish_v5.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1679	**Osoba prywatna**	W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi „'Fundacja Krakowskie Klasyki" pragnie zająć stanowisko dotyczące zorganizowania na terenie województwa małopolskiego tzw ,,Stref Czystego Transportu" Kim jesteśmy? Jako fundacja jesteśmy organizacją działającą w środowisku właścicieli i miłośników pojazdów zabytkowych, organizujemy imprezy i wystawy. Bierzemy udział w eventach organizowanych przez podmioty zarówno prywatne jak i publiczne. Współpracowaliśmy m.in. z krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej, Muzeum Lotnictwa Polskiego. Tauron Areną Kraków, Miejską Komendą Policji w Krakowie, braliśmy też udział w różnorakich warstwach m.in. Verva Street Racing, licznych edycjach Classic Moto Show oraz Moto Show Kraków. Braliśmy udział w imprezach organizowanych przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy (Motoorkiestra). Zapewniliśmy dotychczas rozrywkę wielu tysiącom krakowian, zorganizowaliśmy ponad setkę imprez integrujących środowisko skupione wokoło klasycznej motoryzacji. Członkowie naszego środowiska powieźli do ślubu setki par młodych, braliśmy udział w kręceniu dziesiątków filmów i teledysków, ściągnęliśmy do Krakowa tysiące turystów, którzy przyjechali brać udział w naszych eventach lub podziwiać pojazdy należące do naszych sympatyków. Jeśli przedstawiona w planie ochrony powietrza strefa czystego transportu wejdzie w życie wszystko to stanie się przeszłością. O co walczymy? Planowane w Małopolsce ograniczenia dotyczyć mają wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, oznacza to de facto likwidację zabytkowej motoryzacji w naszym województwie. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na ten problem. Z samej swej natury pojazdy zabytkowe nie mogę spełniać norm emisji spalin o których mowa jest w dokumencie „program ochrony powietrza". Wszelkie obowiązujące obecnie w Polsce przepisy dotyczące dawnej motoryzacji obejmują pojazdy wyprodukowane ponad 25 lat temu. Oznacza to, iż w najbardziej skrajnym przypadku pojazd taki może (ale nie musi) spełniać normę „Euro 1". Nie oznacza to jednocześnie iż pojazdy takie są straszliwymi trucicielami – jedynie, że w wielu przypadkach „pamiętają" czasy przed wprowadzeniem norm „Euro" (lub czasy przed powstaniem UE, czy nawet EWG – a w znacznej części powstały po prostu w krajach należących do RWPG). Auta takie stanowią cenny dorobek materialnego dziedzictwa kulturowego Polski i Europy. Pokazują historię naszego kraju, pokazują historię rozwoju techniki, historię wzrostu (bądź spadku) zamożności społeczeństwa, historię sojuszów politycznych. Stanowią wartościowy i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		interesujący dodatek do krajobrazu miejskiego jako świadectwo lat minionych i żywa dokumentacja trendów panujących w sztuce użytkowej dawnych lat. Analogicznie powody doprowadziły do tego, iż przytłaczająca większość miast europejskich zdecydowała się przyznać pojazdom zabytkowym przywileje w zakresie „stref niskiej emisji". W zależności od kraju przywileje te są bądź ogólnokrajowe (jak w Niemczech), bądź regionalne. Polegają one na całkowitym zwolnieniu z opłat za wjazd do takiej strefy (Londyn), zwolnieniu pojazdów ponad 30 letnich z obowiązku spełnienia współczesnych norm emisji spalin (Paryż), bądź zwalniani z tych norm wszystkich pojazdów zabytkowych wg definicji wynikającej z innych przepisów (Rzym, Florencja, Mediolan, Bruksela, Rotterdam czy Amsterdam). Właściwie można powiedzieć, że z miast europejskich zaledwie garstka nie pomyślała o problemie zabytkowych samochodów. Z tego powodu postulujemy wprowadzenie do małopolskiego POP wyjątku od stref niskiej emisji dla pojazdów historycznych w ujęciu art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczaniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wyżej powołany przepis (w odróżnianiu od definicji zawartej w art.2 ust.9 ustawy prawo o ruchu drogowym) posiada już na chwilę obecną jasną, spójną i ogólnokrajową praktykę stosowania. Nie stanowi przedmiotu debaty zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, jednocześnie nie budzi kontrowersji w zakresie stosowania a jego interpretacja jest spójna na terenie całego kraju. Praktyka stosowania definicji ujętej w przepisach PORD jak na chwile obecną kontrowersyjna i budzi wątpliwości praktyczne, które zresztą skłoniły Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do rozpoczęcia prac nad nowelizacją przepisu. Prace te mogą spowodować, iż dojdzie do rozdźwięku między zakresem ew. „zwolnienia" w zakresie „stref niskiej emisji", a nowym, nieznanym obecnie brzmieniem przepisu. Na dodatkową uwagę zasługuje fak, iż ratio legis regulacji ujętej w Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zdaje się być podobne do uzasadnienia naszych postulatów. Ustawodawca wprowadzając bowiem przedmiotową regulację, zwrócił uwagę na sezonowy i okazjonalny charakter użytkowania tych pojazdów. W kontekście ochrony powietrza oznacza to, że okazjonalny przejazd zabytkowego samochodu lub motocykla nie stanowi realnego zagrożenia dla jakości powietrza. Wydaje nam się, iż nikt chyba nie sądzi, że w przypadku przyznania wyjątku dla klasyków motoryzacji małopolskie drogi zostaną nagle zapełnione dziesiątkami tysięcy Dużych i Małych Fiatów lub np. amerykańskich krążowników szos z lat 50 i 60. Humorystycznie można nawet zauważyć, że taka sytuacja znacząco podniosłaby atrakcyjność turystyczną regionu. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych po zeszłorocznym badaniu emisji spalin w Krakowie – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie	szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		występującego w mieście. Jednoznacznie więc widać, iż wpływ emisji pochodzących z takich pojazdów jest równie ograniczony jak wpływ środowiskowy dorożek konnych na krakowskim rynku. W związku z wszystkim powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad programem ochrony powietrza w Małopolsce postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003t. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych) z obowiązku spełniania warunków małopolskich stref czystego transportu.	
1680	**Przedsiębiorca**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich. **Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu <u>o kilka lat</u>, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. <u>W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa</u>**	miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania. Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy.	Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport* wojewódzki *za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny. Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany. **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku
1681	**Osoba prywatna**	Tego typu zapis powinien dotyczyć firm i transportu drogowego, a nie osób prywatnych. Jeżeli ktoś jeździ starym samochodem, który spełnia normy odpowiednie dla roku produkcji, powinien mieć możliwość go użytkować. Większą szkodą dla środowiska jest zmiana pojazdu co kilka lat niż używanie jednego kilkanaście lat. Klasyków nie powinno to dotyczyć, podobnie jak jednośladów, które są i tak używane sezonowo i w większości tylko, kiedy pogoda pozwoli.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1682	**Osoba prywatna**	Nie zgadzam się na to aby pan Majchrowski wprowadzal restrykcje wobec pojazdu jaki posiadam i na jaki mnie stać jestem rodowitym krakowianinem i całe życie płacę w nim podatki i opłaty lokalne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[387], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1683	**Nauka**	Uchwalenie Programu Ochrony Powietrza w obecnie proponowanej postaci będzie stanowiło istotny postęp w kierunku ochrony zdrowia mieszkańców Małopolski, względem istniejącego stanu prawnego. Trzeba jednak zaznaczyć, że w sytuacji fatalnego stanu powietrza w województwie, program w obecnie proponowanej wersji chroni zdrowie mieszkańców w stopniu niewystarczającym. Poniżej proponuję najważniejsze zmiany, których wprowadzenie wzmocni skuteczność programu. 1. Usunięcie zapisów, które zezwalają na pozostanie aż 30% kotłów pozaklasowych od 2023 r i aż 10% od 2027 r. Zapis jest sprzeczny z oryginalną uchwałą antysmogową z 2017	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć

[387] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		r. i przyczyni się do znacznego przedłużenia w czasie złego stanu powietrza. Jest oczywiste, że ten drugi zapis nie pozwoli na osiągnięcie stanu stężenia benzo(a)pirenu w 2026 r. przedstawionego w planowanych efektach programu, co oznacza że mapa ta nie informuje rzetelnie o skutkach programu. 2. Czas w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę paleniska przy podejrzeniu spalania odpadów nie może być dłuższy niż 2-3 godz., inaczej kontrole te będą nieefektywne. Dyskusyjny jest obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli, ponieważ taki zapis w praktyce może prowadzić do zmniejszenia łącznej liczby kontroli. Należałoby zamiast niego wprowadzić zachęty dla pobierania próbek przez organy kontrolne. 3. Wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych powinno nastąpić jak najszybciej, nie zaś w 2022 r. Dyskusyjne są też dotacje do spalania biomasy. W praktyce szkodliwe emisje ze spalania biomasy nie są znacząco niższe niż ze spalania węgla. Zaletą spalania biomasy nie jest poprawa stanu powietrza, tylko obniżenie emisji dwutlenku węgla (paliwo częściowo odnawialne). 4. Program ochrony powietrza musi określić liczbę kotłów pozaklasowych koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, czyli precyzyjny sposób rozliczania gmin z realizacji uchwały antysmogowej. 5. Wprowadzenie całkowitego zakazu stosowania paliw stałych we wszystkich uzdrowiskach w Małopolsce, odpowiednio dla nowo instalowanych źródeł ciepła (najlepiej od 2021 r.), oraz dla istniejących źródeł od 2027 r. 6. Zupełnie zbędne jest ograniczenie wymagające, aby gminy wprowadzające własne ograniczania dla paliw stałych musiały robić to zgodnie z jednolitymi zasadami. Należy postawić pytanie: dlaczego? Co na tym zyskają gminy i ich mieszkańcy? Jest to zapis całkowicie zbędny i ograniczający samorządność. 7. W projekcie strefy czystego transportu należy przywrócić oryginalnie planowane ograniczenie wjazdu pojazdów z zapłonem samoczynnym wyłącznie do normy Euro 6. W czasie, gdy strefa będzie mogła być wprowadzona, pojazdy zgodne z normą Euro 5 będą w optymistycznym i mało realnym scenariuszu miały od 8 do 12 lat, realnie więcej. Zważywszy stopniowy wzrost emisji następujący z wiekiem we wszystkich pojazdach, pojazdy zgodne z Euro 5 z pewnością nie będą mogły być uznane za "czyste". Dodatkowo, od pojazdów z zapłonem samoczynnym powinien być wymagany dowód badania technicznego nie starszego niż rok potwierdzający, że filtr cząstek stałych w pojeździe działa prawidłowo. 8. Działania krótkoterminowe. Spalanie odpadów jest działaniem o tak wielkiej szkodliwości, że powinno być wyeliminowane intensywnymi kontrolami i wysokimi karami jak najszybciej. Kontrole te prowadzone jako środek w okresach podwyższonego stężenia pyłu są	odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Zapis związany z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej został jednak przeredagowany. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. 2. Pożądanym czasem reakcji na zgłoszenie naruszeń przepisów o ochronie środowiska byłby okres kilkugodzinny, jednak wskazany maksymalny czas reakcji został ustalony z uwzględnieniem możliwości realizacji obowiązku przez gminy. Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązani zostali do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. W dalszej perspektywie utworzenie we wszystkich gminach jednostek odpowiedzialnych jedynie za kontrole przyczyni się do skrócenia czasu reakcji oraz zwiększenia skuteczności kontroli. Udział kontroli z poborem próbki popiołu w ogólnej liczbie kontroli został odniesiony do kontroli interwencyjnych, a zatem do kontroli, które zgłaszane są (przede wszystkim) poprzez aplikację Ekointerwencja. Gminy są zobowiązane do podjęcia tych kontroli. Ponadto, jak wspomniano wyżej, do uruchomienia środków na potrzebę realizacji kontroli został zobowiązany Zarząd Województwa Małopolskiego. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie),

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nieporozumieniem. Zbędny jest podział działań krótkoterminowych na 3 stopnie zagrożenia, wprowadza niepotrzebną i obniżającą skuteczność komplikację. Plan powinien przewidywać tylko 2 stopnie: od 80 i od 150 mikrogramów/m3. Różnica między 80 a 100 mikrogramów nie jest duża, jest niewiele większa od błędu pomiarowego stacji monitorujących. Za to planowane działania powinny być bardziej zdecydowane. W większości punktów powinny to być zakazy zamiast ograniczeń, które w praktyce będą rozmyte, omijane i całkowicie nieskuteczne.	mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. 3. Większość terminów działań została przesunięta ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, co wiąże się ze zmianami gospodarczymi mającymi wpływ na wdrażanie Programu. Postulat ten był kierowany wielokrotnie podczas I tury konsultacji społecznych Programu. Zarząd Województwa Małopolskiego ma świadomość wpływu spalania paliw stałych na jakość powietrza, z tego też względu wymiany źródeł ogrzewania oraz instalacje nowych źródeł mogą być realizowane z wykorzystaniem urządzeń spełniających co najmniej wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. 4. W Programie nie wprowadzono wskaźnika w postaci liczby kotłów, jakie należy wymienić do końca 2022 roku z uwagi na nadal niepełną inwentaryzację źródeł ogrzewania w Małopolsce. Określenie liczby kotłów w podziale na gminy wiąże się z wysoką niepewnością. Dlatego też wskazano wskaźnik odzwierciedlający poziom wdrożenia uchwały antysmogowej. 5. Wprowadzenie zakazu stosowania paliw stałych w uzdrowiskach wymaga przeprowadzenia kompleksowej analizy technicznej, ekonomicznej i społecznej w tym zakresie, dlatego też do działań Zarządu Województwa dodano zlecenie i koordynowanie do 30 czerwca 2022 roku wykonania analizy techniczno-ekonomicznej dot. możliwości wprowadzenia na terenie uzdrowisk województwa małopolskiego całkowitego zakazu spalania paliw stałych przy preferencji wykorzystania odnawialnych źródeł energii, sieci ciepłowniczej oraz sieci gazowej. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			6. Wprowadzenie ujednoliconych zasad przyjmowania uchwał wprowadzających na wniosek gminy ograniczenia w zakresie eksploatacji w których następuje spalanie paliw (na podstawie art.96. Poś) pozwoli na przyjęcie spójnego podejścia w skali województwa. Jednolite warunki wprowadzania ograniczeń mają służyć uniknięciu prawdopodobnego chaosu informacyjnego wśród mieszkańców, który zapanowałby w przypadku wprowadzenia różnych uchwał. Ponadto różny zakres ograniczeń mógłby zostać odebrany jako naruszenie konstytucyjnej zasady równości wobec prawa. 7. Działanie związane z wprowadzeniem stref czystego transportu zostało doprecyzowane o wskazanie, iż wprowadzenie strefy powinno zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowej analizy, która wskaże optymalny wariant strefy zarówno w zakresie jej obszaru, jak i ograniczeń. Pozwoli to wykorzystać najbardziej rzetelne informacje i dane mogące wpływać na kształt strefy. Wskazane w Programie propozycje w zakresie ograniczeń i zasięgu strefy wskazano jako rekomendowane. 8. Procedura ogłaszania stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza zależna jest od Głównego Inspektora Ochrony Środowiska – informuje on o ryzyku przekroczenia poziomu informowania (100 µg/m^3) oraz alarmowego (150 µg/m^3). Zarząd Województwa Małopolskiego w ramach konsultacji z Regionalnym Wydziałem Monitoringu Środowiska w Krakowie, który bezpośrednio w oparciu o dane pozyskane w wyniku modelowania matematycznego decyduje o ogłoszeniu ryzyka przekroczeń, wyznaczył poziom 80 µg/m^3 jako graniczny poziom w przypadku 1 stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Warto podkreślić, iż w tym przypadku brana pod uwagę jest średnia krocząca z 12 godzin, nie średnia dobowa, jak przyjmowano dotychczas. Wyższy poziom odniesienia zapobiec ma zbyt częstemu – nieuzasadnionemu – ogłaszaniu 1 stopnia zagrożenia. W ramach planu działań krótkoterminowego uzupełniono ponadto 2 stopień zagrożenia o zakaz używania kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, gdy nie są one jedynym źródłem ogrzewania.
1684	**Osoba prywatna**	Mamy lato w Polsce, często upał, na wsiach późnym popołudniem jednak znowu dym z kominów. To gospodarstwa które dymią cały rok tylko w porze letniej odrobinę mniej bo zapalają w kopciuchach żeby zagrzać wodę użytkową. Teraz oprócz miału czy węgla czuć jeszcze plastik albo inne odpady np. meble. Jedyna okazja żeby spalić to czego trochę obawa spalić w zimie. W Urzędzie Gminy odpowiedź - " nie jeździmy na kontrole bo jest koronawirus. Nadal można kupić kopciucha przez Internet i zdjąć tabliczkę znamionową i w razie czego powiedzieć że piec zakupiony był przed 2017 rokiem. Jest jeszcze wiele do zrobienia i nie można pozwolić na jakiekolwiek ustępstwa zwłaszcza dla lobby węglowego. Dlaczego większość społeczeństwa ma cierpieć z powodu łakomstwa ludzi którzy handlują węglem i innym szkodliwym opałem	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			krótkoterminowych w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.
1685	**Osoba prywatna**	zwracam się z uprzejmą prośbą o zaprzestanie podejmowania działań mających na celu jakiekolwiek ograniczenie korzystania z pojazdów mechanicznych na terenie gminy Kraków. Tego typu inicjatywy są ograniczeniem swobód obywatelskich, są niezwykle szkodliwe społecznie oraz niedopuszczalne w państwie prawa.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych. Wdrożenie strefy musi zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro – pilotażowa wersja powinna obejmować II obwodnicę miasta. Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1686	**Osoba prywatna**	Zgodnie z obecnie przedstawionym projektem ustawy urząd województwa małopolskiego nie wziął pod uwagę samochodów klasycznych i zabytkowych na tzw. Żółtych tablicach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1687	**Osoba prywatna**	Uważam ze mieszkańcy powinni byc zwolnieni z koniecznośći dochowania norm, nie kazdego stac na wymiane auta na nowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla. Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie , podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1688	**Osoba prywatna**	Ue dla aut zabytkowych takiego zakazu nie powinno być.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1689	**Osoba prywatna**	chciałbym zgłosić następującą uwagę: W programie powinien być jednoznaczny zapis obligujący Urząd Gminy do poinformowania mieszkańców kanałami takimi jak bezpośrednia korespondencja skierowana do skrzynek pocztowych, posiadaczy kotłów węglowych na temat poszczególnych kroków i terminów wdrażania wymagań dot. programu ochrony powietrza , musi to być zrobione z odpowiednim wyprzedzeniem i dotyczyć kolejnych etapów wdrażania programu. Uzasadnienie: Jestem mieszkańcem jednej z gmin powiatu Olkuskiego, z moich obserwacji oraz dotychczasowego doświadczenia widzę że jedynym kanałem przekazania informacji mieszkańcom jest strona internetowa UG , mając na uwadze że wymiana kotłów dotyczy w dużej mierzę również osób starszych nie korzystających z kanału wymiany informacji jakim jest internet , z bardzo dużym prawdopodobieństwem mogę podejrzewać że w kolejnych nadchodzących latach będą te osoby niedoinformowane w zakresie konieczności np. wymiany pieca. Tego typu działania każde gospodarstwo domowe musi zaplanować z odpowiednim wyprzedzeniem chociażby ze względów finansowych, dlatego też wnioskuje j.w.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do 31.10.2020 roku na stronie każdej gminy i powiatu (w widocznym miejscu na stronie głównej) zostanie zamieszczona informacja o aktualnej jakości powietrza i stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (jeśli został wprowadzony). Ponadto każda gmina objęta uchwałą antysmogową dla Małopolski winna prowadzić akcje informacyjne o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów. Od 2021

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			roku gmina zobowiązana jest dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe.
1690	**Osoba prywatna**	Skandaliczna decyzja, utrudnianie dojazdu do pracy dla ludzi spoza miasta, i ludzi z miasta pracujących poza miastem. W połączeniu z podwyżkami cen biletów zostawia wielu uboższych obywateli bez opcji transportu, wielu ludzi nie jest w stanie dojeżdżać rowerem przez cały rok	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Graniczne normy emisji spalin wskazane w Programie zostały wyznaczone oddzielnie dla pojazdów z silnikiem benzynowym oraz pojazdów z silnikiem Diesla, gdyż w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla wskaźniki emisji tlenków azotu są znacznie wyższe – dopiero w przypadku normy EURO 6 osiągany jest poziom emisji, który dla pojazdów benzynowych osiągany jest przy spełnieniu normy EURO 4. Ponadto widoczna jest znacząca redukcja emisji tlenków azotu między normą EURO 5 a EURO 6 dla pojazdów z silnikiem Diesla (0,18 g/km dla normy EURO 5 oraz 0,08 g/km dla normy EURO 6). Stąd w wersji docelowej strefy proponuje się podwyższenie wymagań w tym zakresie. **Należy podkreślić, że samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 w 2025 roku będą samochodami prawie 20-letnimi, ale jednocześnie osiągają one wskaźnik emisji tlenków azotu na poziomie normy EURO 6 samochodów z silnikiem Diesla.** Warto zaznaczyć, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu **ograniczenia emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także dwutlenku azotu.** Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[388], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%. Zgodnie z art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* ceny biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, obowiązujące w systemie komunikacji zbiorowej ustala Rada Miasta Krakowa. W Programie wyznacza się działania ograniczające emisje z sektora transportu, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. W dokumencie wymienia się działania dotyczące m.in. transportu zbiorowego, komunikacji rowerowej czy nadawanie priorytetu potrzebom pieszych. Należy przy tym pamiętać, iż Program wyznacza obowiązki, a sposób realizacji tych działań należy do jednostek samorządowych zgodnie z ich kompetencjami.
1691	**Polskie Forum Klimatyczne**	Wnioskuję o przywrócenie w Krakowie możliwości używania paliw stałych w urządzeniach spełniających rygorystyczne normy emisyjne Ekoprojektu. Wnioskuję o nie wprowadzanie zakazów używania paliw stałych w Małopolsce dla urządzeń spełniających rygorystyczne normy emisyjne Ekoprojektu. Wnioskuję o nie stosowanie norm emisyjnych ostrzejszych niż rygorystyczne normy emisyjne Ekoprojektu. Uzasadnienie: Paliwa jako takie nie są przyczyną nadmiernego zanieczyszczenia powietrza - wymagają jedynie odpowiednich warunków niskoemisyjnego spalania, co zapewniają urządzenia spełniające normy ekoprojektu. Taka jest polityka używania paliw stałych w całej, rozwiniętej Europie zachodniej. Możliwość stosowania paliw stałych to bezpieczeństwo energetyczne mieszkańców oraz możliwość wyprodukowania stosunkowo niedrogiej energii. Jest to szczególnie ważne w produkcji lokalnej, zdrowej żywności, o czym przekonują rolnicy z Krakowa i okolic. Protestują oni przeciw próbom wprowadzania zakazów stosowania paliw stałych, wprowadzaniu większych niż ekoprojekt restrykcji emisyjnych dla urządzeń (co jest niemal równoznaczne z zakazem stosowania paliw stałych). Domagają się też przywrócenia możliwości używania paliw stałych w Krakowie w niskoemisyjnych urządzeniach.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W przedstawionym projekcie Programu ochrony powietrza nie zakazuje się wykorzystania paliw stałych. Ogranicza się jedynie finansowanie urządzeń zasilanych paliwami stałymi ze środków publicznych. Jest to podyktowane nie tylko działaniami na rzecz ochrony powietrza, ale także ochrony klimatu – jest to działanie spójne ze strategią województwa małopolskiego. Węgiel wykorzystywany jako paliwo nie tylko emituje najwięcej zanieczyszczeń, ale także gazów cieplarnianych, stąd od 1 stycznia 2022 roku wprowadza się zakaz finansowania ze środków publicznych urządzeń zasilanych węglem. Z kolei większe wykorzystanie biomasy przyczynia się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, jednak z punktu widzenia ochrony powietrza jest to źródło energii, którego wykorzystanie wiąże się z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Emisje te nie są znacząco niższe niż ze spalania węgla. Dlatego też w przypadku urządzeń zasilanych biomasą wprowadza się ograniczenie w ich finansowaniu w postaci finansowania ze środków publicznych jedynie tych urządzeń, których eksploatacja zapewni emisję cząstek stałych nie wyższą niż 20 mg/m^3. W ramach środków mieszkańców możliwe jest nadal instalowanie urządzeń na paliwa stałe zgodnych z wymaganiami wyznaczonymi w tzw. uchwale antysmogowej dla Małopolski (Uchwała Nr XXXII/452/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 r. *w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa małopolskiego ograniczeń i zakazów w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw*).

[388] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Uchwała antysmogowa dla Krakowa (tj. Uchwała Nr XVIII/243/16 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 15 stycznia 2016 r. *w sprawie wprowadzenia na obszarze Gminy Miejskiej Kraków ograniczeń w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw*) nie jest przedmiotem niniejszych konsultacji.
1692	**Osoba prywatna**	1. Czy aby na pewno należy wdrażać takie ograniczenia dla samochodów - wiadomo przecież, że samochody odpowiadają za kilka-kilkanaście procent zanieczyszczeń. Jeśli w ogóle mają jakiś wpływ - podczas pandemii kiedy ruch ustał, problem smogu pozostał. 2. DLACZEGO NADAL DO OGRZEWANIA UŻYWA SIĘ PODŁEJ JAKOŚCI WĘGLA???? Dlaczego nikt w tym temacie nic nie robi? 3. Dlaczego zakazy mają obowiązywać również samochody zabytkowe (żółte tablice), przecież one są dziedzictwem kultury i techniki? 4. Nie znam nikogo kto podczas przeglądu w SKP miał badane spaliny? Może najpierw należałoby wyeliminować pojazdy uszkodzone, które na skutek awarii, zużycia czy baku katalizatorów czy filtrów cząstek trują najbardziej?? Wystarczy egzekwować obecnie obowiązujące przepisy. 5. Bardzo proszę - zachowajmy rozsądek! Popadanie w skrajności i działania w obłędnym szale pseudo ekologii nie prowadzą do niczego dobrego...	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 $\mu g/m^3$). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Uchwałą antysmogowa wprowadza ograniczeni dla jakości węgla, gdzie wprowadzono zakaz dla spalania mułów, flotów i mułów węglowych (węgla o zawartości ziaren 0-3 mm powyżej 15%). Ponadto prowadzone są kontrole składów węglowych celem weryfikacji jakości sprzedawanego węgla. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Mimo istotnego aspektu wskazanego w uwadze, tj. faktycznego spełnienia wymagań emisyjnych przez pojazdy, już deklarowana norma wyraźnie wskazuje poziom emisji pojazdów produkowanych w konkretnych latach (spełniających określone normy EURO) – pojazdy o niższych normach emitują więcej zanieczyszczeń, pomimo ich sprawności technicznej i dopuszczenia do ruchu. Ponadto kwestia kontroli spalin również została ujęta w Programie w ramach obowiązków Starostów, tj. wskazano liczbę akcji kontrolnych do realizacji w ciągu roku (kontrole zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1693	**Osoba prywatna**	Przykładacie się do niszczenia motoryzacji opanujcie się	**NIE UWZGLĘDNIONO** Brak związku pomiędzy treścią wniosku a konsultowanym projektem
1694	**Osoba prywatna**	Apelują o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. A szczególnie w ramach aktualizowanego Programu ochrony powietrza: 1. POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE “KOPCIUCHA”: Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego “kopciucha”. Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania “kopciuchów” z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. 2. OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. 3. NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieram wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. 4. KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY “KOPCIUCHÓW”: Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów” informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. 5. OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieram zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3. Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. 6. JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów” koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w	iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apeluję o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1695	**Osoba prywatna**	W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi „'Fundacja Krakowskie Klasyki" pragnie zająć stanowisko dotyczące zorganizowania na terenie województwa małopolskiego tzw ,,Stref Czystego Transportu" Kim jesteśmy? Jako fundacja jesteśmy organizacją działającą w środowisku właścicieli i miłośników pojazdów zabytkowych, organizujemy imprezy i wystawy. Bierzemy udział w eventach organizowanych przez podmioty zarówno prywatne jak i publiczne. Współpracowaliśmy m.in. z krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej, Muzeum Lotnictwa Polskiego. Tauron Areną Kraków, Miejską Komendą Policji w Krakowie, braliśmy też udział w różnorakich warstwach m.in. Verva Street Racing, licznych edycjach Classic Moto Show oraz Moto Show Kraków. Braliśmy udział w imprezach organizowanych przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy (Motoorkiestra). Zapewniliśmy dotychczas rozrywkę wielu tysiącom krakowian, zorganizowaliśmy ponad setkę imprez integrujących środowisko skupione wokoło klasycznej motoryzacji. Członkowie naszego środowiska powieźli do ślubu setki par młodych, braliśmy udział w kręceniu dziesiątków filmów i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		teledysków, ściągnęliśmy do Krakowa tysiące turystów, którzy przyjechali brać udział w naszych eventach lub podziwiać pojazdy należące do naszych sympatyków. Jeśli przedstawiona w planie ochrony powietrza strefa czystego transportu wejdzie w życie wszystko to stanie się przeszłością. O co walczymy? Planowane w Małopolsce ograniczenia dotyczyć mają wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, oznacza to de facto likwidację zabytkowej motoryzacji w naszym województwie. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na ten problem. Z samej swej natury pojazdy zabytkowe nie mogę spełniać norm emisji spalin o których mowa jest w dokumencie „program ochrony powietrza". Wszelkie obowiązujące obecnie w Polsce przepisy dotyczące dawnej motoryzacji obejmują pojazdy wyprodukowane ponad 25 lat temu. Oznacza to, iż w najbardziej skrajnym przypadku pojazd taki może (ale nie musi) spełniać normę „Euro 1". Nie oznacza to jednocześnie iż pojazdy takie są straszliwymi trucicielami – jedynie, że w wielu przypadkach „pamiętają" czasy przed wprowadzeniem norm „Euro" (lub czasy przed powstaniem UE, czy nawet EWG – a w znacznej części powstały po prostu w krajach należących do RWPG). Auta takie stanowią cenny dorobek materialnego dziedzictwa kulturowego Polski i Europy. Pokazują historię naszego kraju, pokazują historię rozwoju techniki, historię wzrostu (bądź spadku) zamożności społeczeństwa, historię sojuszów politycznych. Stanowią wartościowy i interesujący dodatek do krajobrazu miejskiego jako świadectwo lat minionych i żywa dokumentacja trendów panujących w sztuce użytkowej dawnych lat. Analogicznie powody doprowadziły do tego, iż przytłaczająca większość miast europejskich zdecydowała się przyznać pojazdom zabytkowym przywileje w zakresie „stref niskiej emisji". W zależności od kraju przywileje te są bądź ogólnokrajowe (jak w Niemczech), bądź regionalne. Polegają one na całkowitym zwolnieniu z opłat za wjazd do takiej strefy (Londyn), zwolnieniu pojazdów ponad 30 letnich z obowiązku spełnienia współczesnych norm emisji spalin (Paryż), bądź zwalniani z tych norm wszystkich pojazdów zabytkowych wg definicji wynikającej z innych przepisów (Rzym, Florencja, Mediolan, Bruksela, Rotterdam czy Amsterdam). Właściwie można powiedzieć, że z miast europejskich zaledwie garstka nie pomyślała o problemie zabytkowych samochodów. Z tego powodu postulujemy wprowadzenie do małopolskiego POP wyjątku od stref niskiej emisji dla pojazdów historycznych w ujęciu art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczaniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.	W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wyżej powołany przepis (w odróżnianiu od definicji zawartej w art.2 ust.9 ustawy prawo o ruchu drogowym) posiada już na chwilę obecną jasną, spójną i ogólnokrajową praktykę stosowania. Nie stanowi przedmiotu debaty zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, jednocześnie nie budzi kontrowersji w zakresie stosowania a jego interpretacja jest spójna na terenie całego kraju. Praktyka stosowania definicji ujętej w przepisach PORD jak na chwile obecną kontrowersyjna i budzi wątpliwości praktyczne, które zresztą skłoniły Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do rozpoczęcia prac nad nowelizacją przepisu. Prace te mogą spowodować, iż dojdzie do rozdźwięku między zakresem ew. „zwolnienia" w zakresie „stref niskiej emisji", a nowym, nieznanym obecnie brzmieniem przepisu. Na dodatkową uwagę zasługuje fakt, iż ratio legis regulacji ujętej w Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zdaje się być podobne do uzasadnienia naszych postulatów. Ustawodawca wprowadzając bowiem przedmiotową regulację, zwrócił uwagę na sezonowy i okazjonalny charakter użytkowania tych pojazdów. W kontekście ochrony powietrza oznacza to, że okazjonalny przejazd zabytkowego samochodu lub motocykla nie stanowi realnego zagrożenia dla jakości powietrza. Wydaje nam się, iż nikt chyba nie sądzi, że w przypadku przyznania wyjątku dla klasyków motoryzacji małopolskie drogi zostaną nagle zapełnione dziesiątkami tysięcy Dużych i Małych Fiatów lub np. amerykańskich krążowników szos z lat 50 i 60. Humorystycznie można nawet zauważyć, że taka sytuacja znacząco podniosłaby atrakcyjność turystyczną regionu. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych po zeszłorocznym badaniu emisji spalin w Krakowie – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście. Jednoznacznie więc widać, iż wpływ emisji pochodzących z takich pojazdów jest równie ograniczony jak wpływ środowiskowy dorożek konnych na krakowskim rynku. W związku z wszystkim powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad programem ochrony powietrza w Małopolsce postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003t. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych) z obowiązku spełniania warunków małopolskich stref czystego transportu.	
1696	**Osoba prywatna**	Żadnych ustępstw co do uchwały! W imieniu moich dzieci proszę o skuteczną pomoc w zakresie poprawy jakości powietrza! Środki na wymianę kotłów są niewystarczające np. w Gminie Oświęcim, gdzie było tylu chętnych, że pula rozeszła się po dwóch godzinach...	**UWZGLĘDNIONO** Uwaga została przeanalizowana podczas konsultacji.
1697	**Osoba prywatna**	Serio? Uważacie że problem tkwi w autach ? A może spalany węgiel w starych piecach jest problemem ?	**NIE UWZGLĘDNIONO** Wskazane źródło emisji – spalanie paliw stałych w urządzeniach grzewczych – jest głównym źródeł emisji pyłów i benzo(a)pirenu, nie stanowi jednak istotnego źródła emisji dwutlenku azotu. Ograniczenia w transporcie mają przede wszystkim

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			doprowadzić do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, którego głównym źródłem jest transport. Wysokie natężenie ruchu pojazdów w Krakowie od lat powoduje przekroczenia norm wyznaczonych dla dwutlenku azotu. Przepisy unijne (Dyrektywa Parlamentu Europejskie i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy) i krajowe (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzi wskazują normy jakości powietrza nie tylko w zakresie pyłów i benzo(a)pirenu, ale również dwutlenku azotu. Ponadto na stacjach, gdzie dokonuje się pomiaru stężenia NO2 odnotowuje się także wysokie (wyższe niż na innych stacjach) stężenia pyłów, co związane jest m.in. z emisją wtórną wynikającą z poruszania się pojazdów (unos pyłu z jezdni, ścieranie opon, itp.), a co w okresie grzewczym jest jednym z powodów powstawania zjawiska smogu. By obniżyć stężenia pyłów oraz benzo(a)pirenu w ramach Programu wprowadza się działania, które mają na celu pełne wdrożenie uchwały antysmogowej w Małopolsce. Działania w tym obszarze podejmowane są już od lat, czego najlepszym przykładem jest uchwała antysmogowa dla Krakowa, dzięki której 1 września 2019 r. wszedł w życie całkowity zakaz spalania paliw stałych. Program ochrony powietrza kładzie obecnie nacisk na pełne wdrożenie uchwały antysmogowej dla Małopolski w kolejnych latach. Jednak poza działaniami związanymi z eksploatacją urządzeń i wykorzystaniem paliw konieczne są działania w sektorze transportu, które pozwolą rozwiązać problem nadmiernego stężenia tlenków azotu na terenie Krakowa.
1698	**Osoba prywatna**	Moim zdaniem dużo więcej szkodliwych substancji wytwarzają fabryki oraz przemysł a niżeli sama motoryzacja, baterie aut hybrydowych również są wytwarzane w fabrykach i to jest eko... wszyscy się uwzięli na auta. Polowa społeczeństwa jeździ autami, które według tych norm zostaną wyeliminowane z użytku. Jeśli chodzi o klasyki to te auta powinny być wykluczone z programu który mimo wszystko powinien zostać złagodzony	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach

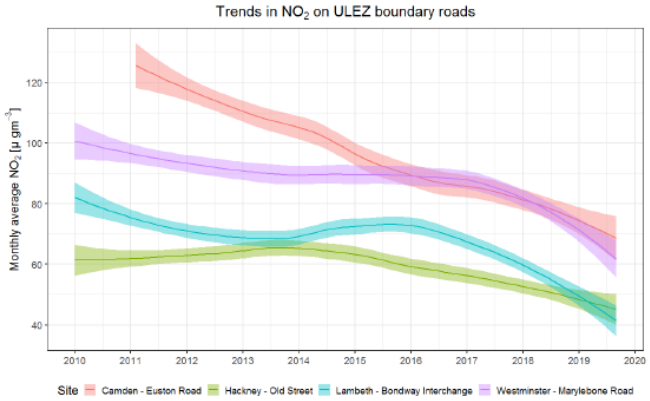
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[389] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

[389] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1699	**Osoba prywatna**	Klasyki samochodowe oraz motocykle, trzeba wsiąść to pod uwagę	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1700	**Osoba prywatna**	Jestem posiadaczką zabytkowego samochodu. Dlaczego nie są przewidziane wyjątki dla samochodów na żółtych rejestracjach? W krajach cywilizowanych takie obostrzenia nie obowiązują pojazdów zabytkowych. Przecież te samochody są bardzo zadbane i stanowią dobro kulturowe?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1701	**Przedsiębiorca**	Uważam, obserwując podobne mechanizmy w krajach Europy Zachodniej, że wprowadzenie stref niskoemisyjnych w oparciu o normy Euro jest krzywdzące dla posiadaczy samochodów starszych oraz zabytkowych i youngtimerów a zarazem jej wpływ na poprawę jakości powietrza jest marginalny.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[390], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.  Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne.

[390] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1702	**Osoba prywatna**	chcialem zapytać "Dlaczego Krakow chce zdelegalizowac klasyki" Dziękuję i pozdrawiam	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1703	**Osoba prywatna**	Apeluję o skuteczne działania na rzecz ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. A szczególnie w ramach aktualizowanego Programu ochrony powietrza: 1. POMOC MIESZKAŃCOM W WYMIANIE "KOPCIUCHA": Popieramy utworzenie w każdej gminie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze, w których mieszkaniec będzie mógł uzyskać pomoc w wypełnieniu wniosku na wymianę starego "kopciucha". Jak pokazują doświadczenia, tam, gdzie gmina aktywnie zachęca i pomaga mieszkańcom, tam tempo likwidacji kopciuchów znacząco przyspiesza. Dlatego też popieramy zatrudnienie w gminach doradców, którzy będą pełnić tę rolę. Nie możemy jednak czekać na to aż do stycznia 2022 roku! Oznaczałoby to kolejny stracony rok przed wejściem w życie zakazu użytkowania "kopciuchów" z dniem 1 stycznia 2023 r. Taka pomoc musi być uruchomiona w gminach najpóźniej do końca 2020 roku, tak aby znacznie przyspieszyć tempo wymiany kotłów. 2. OCHRONA PRZED TRUCICIELAMI: Mieszkańcy każdej gminy w Małopolsce powinni mieć możliwość skorzystania z szybkiej kontroli w przypadku, gdy podejrzewają, że spalane są odpady lub zabronione paliwa (np. węgiel słabej jakości). Dlatego popieramy wprowadzenie maksymalnego czasu, w którym gmina musi przeprowadzić kontrolę czy obowiązek pobrania próbek przy 10% kontroli. Jednak zaproponowany czas reakcji - dzień roboczy na podjęcie interwencji, to stanowczo za długo. Jaki sens ma przeprowadzenie kontroli w poniedziałek, gdy zgłosimy ją w piątek? Kontrole muszą być wykonane maksymalnie do dwóch godzin – krótki czas reakcji jest kluczowy dla skuteczności działań kontrolnych. To samo dotyczy kontroli zakładów produkcyjnych: piekarni, tapicerni, zakładów obuwniczych, kurników czy warsztatów samochodowych. 3. NIE DLA DOTACJI DO WĘGLA: Popieram wycofanie publicznych dotacji do kotłów węglowych. Powinno ono nastąpić jednak znacznie wcześniej niż w 2022 roku – opóźnienie wejścia w życie tego zapisu o rok w stosunku do poprzedniej wersji programu jest niezrozumiałe. Zarazem apelujemy o wprowadzenie zakazu instalowania ogrzewania węglowego w nowo budowanych domach. Dzięki temu zatrzymamy wzrost liczby kotłów wykorzystujących węgiel. 4. KAMPANIE SPOŁECZNE NAKŁANIAJĄCE DO WYMIANY "KOPCIUCHÓW": Obecnie jedynie co piąty użytkownik kopciuchów w Małopolsce ma świadomość, że od 2023 roku użytkowanie tego typu kotłów będzie nielegalne. Dlatego gminy powinny być zobligowane do wysyłania raz na kwartał do wszystkich użytkowników „kopciuchów" informacji o zbliżającym się terminie obowiązkowej wymiany, pomocy udzielanej przez gminę i źródłach dotacji. 5. OGRANICZENIA DLA KOMINKÓW, GDY ZA OKNEM SMOG: Popieram zakaz korzystania z kominków (o ile istnieje w domu inne źródło ogrzewania), gdy stężenia pyłów są bardzo wysokie. Zakaz taki powinien obowiązywać w dni, gdy przekroczone są dopuszczalne wartości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym, a więc gdy stężenie dobowe pyłu przekracza 50 µg/m3.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W Programie podkreśla się, jak istotne jest zaangażowanie gmin w pomoc mieszkańcom w procesie uzyskania dofinansowania, dlatego też termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze został skrócony do 1 stycznia 2021 roku. Jednak ze względu na aktualną sytuację epidemiczną uwzględniona została uwaga wielu gmin dotycząca terminu zatrudnienia Ekodoradców. Warto podkreślić, iż pomoc mieszkańcom w punktach obsługi Programu Czyste Powietrze może być realizowana nie tylko przez Ekodoradców. - By rozwiązać problem niepodejmowania działań kontrolnych przez gminy, w Programie wskazuje się jednoznacznie na obowiązek podejmowania przez gminy kontroli interwencyjnych, w tym ramach aplikacji Ekointerwencja, wraz ze wskazaniem czasu reakcji na zgłoszenie oraz informowania o efektach kontroli. Wskazanie niniejszego obowiązku w Programie ma na celu zwiększenie efektywności kontroli i uniknięcie sytuacji, w której gmina nie reaguje na zgłoszenia. Jednak ze względu na fakt, iż w wielu gminach zasoby kadrowe są niewystarczające do realizowania kontroli bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia, wyznaczono maksymalny czas na podjęcie działań. W Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Powołanie straży międzygminnych pozwoli skrócić czas reakcji oraz zwiększyć skuteczność kontroli. - W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia zakazu stosowania urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*). Terminy niektórych działań, w tym ograniczeń w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Niestety obecne zapisy ograniczają zakaz korzystania z kominków jedynie do ekstremalnie wysokich stężeń – a więc powyżej poziomu alarmowego. 6. JASNE KRYTERIA ROZLICZANIA GMIN Z DZIAŁAŃ: Program ochrony powietrza musi określić jasne kryteria, według których gminy będą rozliczane z podejmowanych działań. Program ochrony powietrza powinien określać liczbę „kopciuchów" koniecznych do likwidacji w każdej gminie do końca 2022 roku, a więc do wejścia w życie uchwały antysmogowej. To gmina, będąc najbliżej swoich mieszkańców posiada narzędzia do tego, aby prowadzić skuteczną kampanię informacyjną na temat konieczności wymiany kotłów (wynikającej z przepisów uchwały antysmogowej), udzielać mieszkańcom pomocy w uzyskaniu dotacji na wymianę, a na koniec skontrolować, czy wymiana została wykonana i w przypadku jej braku, nałożyć karę lub zaoferować dodatkową pomoc. Zaproponowany obecnie zapis, który pozwala gminom, aby w dniu wejścia w życie uchwały antysmogowej nadal na ich terenie mogła znajdować się znacząca ilość kotłów pozaklasowych – aż 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych – oznacza przyzwolenie na brak działań antysmogowych ze strony gmin. Wiele z nich już spełnia taki wymóg i nie będzie musiało podejmować żadnych działań. Przykładowo, w Zabierzowie udział kotłów niespełniających wymogów uchwały wśród wszystkich urządzeń grzewczych to 34% (stan na 2019 rok). Oznaczałoby, że do końca 2022 gmina ta byłaby zobowiązana do wymiany jedynie 4% „kopciuchów". Tego typu zapisy są nieakceptowalne i stoją w sprzeczności z uchwałą antysmogową. Apeluję o przyjęcie takiego Programu ochrony powietrza, którego przepisy zapewnią mieszkańcom Małopolski możliwość oddychania czystym powietrzem, a jego głównym celem będzie ochrona zdrowia i życia mieszkańców Małopolski. Gminy muszą w końcu rozpocząć zdecydowaną walkę z zanieczyszczeniem powietrza. Nie możemy zmarnować kolejnych lat na działania pozorowane, które nie przynoszą oczekiwanych efektów i nie pozwalają na osiągnięcie standardów jakości powietrza określonych w prawie.	finansowaniu określonych urządzeń grzewczych, zostały wydłużone ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, która wpłynie na uwarunkowania społeczne oraz gospodarcze wdrażania Programu. - Przeprowadzenie działania na tak szeroką skalę kilka razy w roku mogłoby stanowić znaczące obciążenie finansowe dla gminy. Obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z akcją informacyjną. Zapis zorganizowania wysyłki informacji raz w roku nie wyklucza przeprowadzenia większej liczby takich akcji w roku, a także realizacji innych działań edukacyjno-informacyjnych. Działania te podejmować będzie m.in. Ekodoradca w ramach swoich obowiązków. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego dodano obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednej kampanii regionalnej związanej z ochroną powietrza i klimatu w roku, co również przyczyni się do rozpowszechnienia informacji wśród mieszkańców. - Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. - Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze.
1704	**Osoba prywatna**	Badanie jakości powietrza w lock-downie koronawirusowym pokazało że nawet całkowite zatrzymanie ruchu samochodowego nie poprawiło jakości powietrza w naszym mieście. Zdecydowanie największy negatywny wpływ na jakość powietrza mają piece grzewcze gmin ościennych oraz firmy. Podążanie za zachodnimi regulacjami które jak widać się nie sprawdzają jest niemądre, szczególnie w naszej sytuacji gospodarczej. Spowoduje to gigantyczny wydatek na nowy samochód osób które na to nie stać, a tego samochodu potrzebują do codziennego poruszania się do pracy czy innych codziennych obowiązków. Walczmy o czyste powietrze a nie lobby motoryzacyjne! Zamknijmy piece w gminach ościennych!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie . W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy" – miesiąc przed stanem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1705	**Osoba prywatna**	Wprowadzenie ograniczeń wjazdu dla samochodów osobowych i motocykli na terenie całego miasta jest pomysłem nieadekwatnie uciążliwym w stosunku do spodziewanych rezultatów. Natomiast objęcie wspomnianymi restrykcjami również mieszkańców jest już całkowitym, absolutnie nieakceptowalnym absurdem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33%

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10**. Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[391] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy

[391] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1706	**Osoba prywatna**	Popieram zmiany w kwestii poprawy stanu powietrza w naszym mieście, należy jednak przeprowadzić je z głową i dostosować do naszych polskich warunków - wielu osób nie stać na samochód spełniający wymagane normy spalin, które są założone w projekcie. Należy najpierw skupić się na porządku w komunikacji miejskiej oraz infrastrukturze drogowej, aby godziła wszystkich uczestników ruchu: pieszych, rowerzystów i kierowców. Drugą sprawą jest planowany - w myśl projektu - zakaz wjazdu pojazdów powyżej 30 lat od roku produkcji. Wiele pojazdów pieczołowicie restaurowanych przez właścicieli stanowi dowód, że należy dbać o dziedzictwo techniczne, czego najlepszym przykładem są pojazdy zabytkowe, które wzorowo przechodzą badania techniczne i nie stanowią zagrożenia dla osób postronnych. Co więcej - powinniśmy być dumni z tego, że dzięki wysiłku pasjonatów możemy podziwiać przykłady myśli motoryzacyjnej XX wieku, które coraz rzadziej możemy spotkać na ulicach polskich miast i wsi. Proszę uwzględnić postulat, który zakłada tezę taką, aby mieszkańcy Krakowa, użytkownicy pojazdów niespełniających wymienionych w projekcie norm (zwłaszcza zabytkowych) byli zwolnieni z zakazu wjazdu do miasta, jeśli planowany projekt wejdzie w życie. Nie powinno się odmawiać obywatelom prawa do przemieszczania się po mieście własnym środkiem transportu nawet ze względu na to, że nie może pozwolić sobie na pojazd spełniający projektowe normy. To jest jedno z podstawowych praw demokratycznego państwa - możliwość swobodnego przemieszczania się.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Czynnikiem mającym wpływ na jakość powietrza w województwie małopolskim jest emisja pochodząca nie tylko z sektora komunalno-bytowego, ale również z sektora transportu. Lokalne źródła ogrzewania odpowiadają średnio za około 33% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10 i 85% stężenia benzo(a)pirenu. Transport najistotniej oddziałuje w miastach, gdzie odpowiada za 20-35% wysokości stężenia średniorocznego pyłu PM10. **Natomiast udział źródeł transportowych w stężeniach dwutlenku azotu sięga nawet 67-75% na stacjach komunikacyjnych** (m.in. stacje pomiarowe Al. Krasińskiego, ul. Dietla w Krakowie). W związku z powyższym, należy zauważyć, że zanieczyszczenie powietrza przez tlenki azotu pochodzi w głównej mierze z transportu (ruchu pojazdów). Należy pamiętać, że działania Programu ochrony powietrza mają na celu ograniczenie emisji i stężeń nie tylko PM10, PM2,5 i B(a)P, ale także NOx. Przez 5 ostatnich lat stężenia średnioroczne były o około 50% wyższe niż norma (40 µg/m^3). Od 2015 r. stężenie NO_2 spadło zaledwie o 4%. Od lat w *Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie małopolskim,* wykonywanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, strefa Aglomeracja Krakowska, tj. obszar miasta Krakowa, nie spełnia dopuszczalnych norm jakości powietrza m.in. w zakresie tlenków azotu. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. dla stref, w których stwierdzono przekroczenia, należy przygotować Program ochrony

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powietrza z działaniami adekwatnymi do skali przekroczeń, rodzaju substancji i głównych źródeł tychże substancji. Tlenki azotu, szczególnie NO_2 – mają negatywny wpływ na zdrowie człowieka. Długotrwała ekspozycja przyczynia się przede wszystkim do podrażnienia układu oddechowego i stanowi poważne zagrożenie szczególnie dla astmatyków oraz osób z przewlekłą chorobą obturacyjną płuc. Ponadto zanieczyszczenie NO_2 obniża odporność organizmu na bakterie i wirusy, ma wpływ na rozwój chorób układu krwionośnego, a także nowotworów. Tlenki azotu mają wpływ na zdrowie także w sposób pośredni – przyczyniają się bowiem do zakwaszania gleby oraz powstawania w niej rakotwórczych związków, które przenikają do roślin. Ponadto tlenki azotu są tzw. prekursorami ozonu, tzn. przyczyniają się do tworzenia ozonu troposferycznego, który podobnie jak dwutlenek azotu dociera do głębszych partii układu oddechowego, zwiększając ryzyko zachorowania m.in. na astmę czy przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.[392] Zgodnie z wymaganiami norm EURO dla pojazdów benzynowych emisja tlenków azotu z pojazdów kategorii EURO 3, czyli pojazdów obecnie 20-letnich, jest 2,5 razy większa niż pojazdów z kategorią EURO 6, czyli 5-letnich. W przypadku pojazdów zasilanych olejem napędowym emisja tlenków azotu jest 6 krotnie mniejsza przy spełnieniu normy EURO 6 (pojazdy 5-letnie) niż EURO 3 (pojazdy 20-letnie). Należy przy tym zaznaczyć, iż zgodnie z Raportem pn. „*Pomiary zdalne emisji spalin*" zrealizowanym przez Turbospec.pl na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa w lipcu 2019 r. stwierdzono, że w Krakowie flotę pojazdów w ruchu stanowi 30% pojazdów Euro 6, 26% pojazdów spełniających normę Euro 4 i 19% pojazdów Euro 5. W przybliżeniu 55% pojazdów osobowych w Krakowie jest zasilanych benzyną, a pozostałe 45% pojazdów osobowych zasilane jest olejem napędowym. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form

[392] *Wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie,* dr J. Jędrak, prof. UJ dr hab. n. med. E. Konduracka, dr hab. inż. A. J. Badyda, dr med. P. Dąbrowiecki, Krakowski Alarm Smogowy, Kraków 2017

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[393], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7% W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem

[393] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1707	**Osoba prywatna**	W programie nie uwzględniono żadnych wyjątków dotyczących pojazdów zabytkowych W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi „'Fundacja Krakowskie Klasyki" pragnie zająć stanowisko dotyczące zorganizowania na terenie województwa małopolskiego tzw ,,Stref Czystego Transportu" Kim jesteśmy? Jako fundacja jesteśmy organizacją działającą w środowisku właścicieli i miłośników pojazdów zabytkowych, organizujemy imprezy i wystawy. Bierzemy udział w eventach organizowanych przez podmioty zarówno prywatne jak i publiczne. Współpracowaliśmy m.in. z krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej, Muzeum Lotnictwa Polskiego. Tauron Areną Kraków, Miejską Komendą Policji w Krakowie, braliśmy też udział w różnorakich warstwach m.in. Verva Street Racing, licznych edycjach Classic Moto Show oraz Moto Show Kraków. Braliśmy udział w imprezach organizowanych przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy (Motoorkiestra). Zapewniliśmy dotychczas rozrywkę wielu tysiącom krakowian, zorganizowaliśmy ponad setkę imprez integrujących środowisko skupione wokoło klasycznej motoryzacji. Członkowie naszego środowiska powieźli do ślubu setki par młodych, braliśmy udział w kręceniu dziesiątków filmów i teledysków, ściągnęliśmy do Krakowa tysiące turystów, którzy przyjechali brać udział w naszych evemtach lub podziwiać pojazdy należące do naszych sympatyków. Jeśli przedstawiona w planie ochrony powietrza strefa czystego transportu wejdzie w życie wszystko to stanie się przeszłością. O co walczymy? Planowane w Małopolsce ograniczenia dotyczyć mają wszystkich pojazdów poruszających się po drogach, oznacza to de facto likwidację zabytkowej motoryzacji w naszym województwie. Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na ten problem. Z samej swej natury pojazdy zabytkowe nie mogę spełniać norm emisji spalin o których mowa jest w dokumencie „program ochrony powietrza". Wszelkie obowiązujące obecnie w Polsce przepisy dotyczące dawnej motoryzacji	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		obejmują pojazdy wyprodukowane ponad 25 lat temu. Oznacza to, iż w najbardziej skrajnym przypadku pojazd taki może (ale nie musi) spełniać normę „Euro 1". Nie oznacza to jednocześnie iż pojazdy takie są straszliwymi trucicielami – jedynie, że w wielu przypadkach „pamiętają" czasy przed wprowadzeniem norm „Euro" (lub czasy przed powstaniem UE, czy nawet EWG – a w znacznej części powstały po prostu w krajach należących do RWPG). Auta takie stanowią cenny dorobek materialnego dziedzictwa kulturowego Polski i Europy. Pokazują historię naszego kraju, pokazują historię rozwoju techniki, historię wzrostu (bądź spadku) zamożności społeczeństwa, historię sojuszów politycznych. Stanowią wartościowy i interesujący dodatek do krajobrazu miejskiego jako świadectwo lat minionych i żywa dokumentacja trendów panujących w sztuce użytkowej dawnych lat. Analogicznie powody doprowadziły do tego, iż przytłaczająca większość miast europejskich zdecydowała się przyznać pojazdom zabytkowym przywileje w zakresie „stref niskiej emisji". W zależności od kraju przywileje te są bądź ogólnokrajowe (jak w Niemczech), bądź regionalne. Polegają one na całkowitym zwolnieniu z opłat za wjazd do takiej strefy (Londyn), zwolnieniu pojazdów ponad 30 letnich z obowiązku spełnienia współczesnych norm emisji spalin (Paryż), bądź zwalniani z tych norm wszystkich pojazdów zabytkowych wg definicji wynikającej z innych przepisów (Rzym, Florencja, Mediolan, Bruksela, Rotterdam czy Amsterdam). Właściwie można powiedzieć, że z miast europejskich zaledwie garstka nie pomyślała o problemie zabytkowych samochodów. Z tego powodu postulujemy wprowadzenie do małopolskiego POP wyjątku od stref niskiej emisji dla pojazdów historycznych w ujęciu art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczaniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Wyżej powołany przepis (w odróżnianiu od definicji zawartej w art.2 ust.9 ustawy prawo o ruchu drogowym) posiada już na chwilę obecną jasną, spójną i ogólnokrajową praktykę stosowania. Nie stanowi przedmiotu debaty zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, jednocześnie nie budzi kontrowersji w zakresie stosowania a jego interpretacja jest spójna na terenie całego kraju. Praktyka stosowania definicji ujętej w przepisach PORD jak na chwile obecną kontrowersyjna i budzi wątpliwości praktyczne, które zresztą skłoniły Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do rozpoczęcia prac nad nowelizacją przepisu. Prace te mogą spowodować, iż dojdzie do rozdźwięku między zakresem ew. „zwolnienia" w zakresie „stref niskiej emisji", a nowym, nieznanym obecnie brzmieniem przepisu. Na dodatkową uwagę zasługuje fakt, iż ratio legis regulacji ujętej w Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zdaje się być podobne do uzasadnienia naszych postulatów. Ustawodawca wprowadzając bowiem przedmiotową regulację, zwrócił uwagę na sezonowy i okazjonalny	niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		charakter użytkowania tych pojazdów. W kontekście ochrony powietrza oznacza to, że okazjonalny przejazd zabytkowego samochodu lub motocykla nie stanowi realnego zagrożenia dla jakości powietrza. Wydaje nam się, iż nikt chyba nie sądzi, że w przypadku przyznania wyjątku dla klasyków motoryzacji małopolskie drogi zostaną nagle zapełnione dziesiątkami tysięcy Dużych i Małych Fiatów lub np. amerykańskich krążowników szos z lat 50 i 60. Humorystycznie można nawet zauważyć, że taka sytuacja znacząco podniosłaby atrakcyjność turystyczną regionu. Zresztą – jak wynika z materiałów udostępnionych po zeszłorocznym badaniu emisji spalin w Krakowie – pojazdy, o których mowa stanowią mniej niż 1% ruchu realnie występującego w mieście. Jednoznacznie więc widać, iż wpływ emisji pochodzących z takich pojazdów jest równie ograniczony jak wpływ środowiskowy dorożek konnych na krakowskim rynku. W związku z wszystkim powyższym wnosimy o ujęcie w pracach nad programem ochrony powietrza w Małopolsce postulatu zwolnienia pojazdów historycznych (opisanych w art. 2 ust. 11 Ustawy z dnia 22 maja 2003t. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych) z obowiązku spełniania warunków małopolskich stref czystego transportu.	
1708	**Osoba prywatna**	Proszę o wyrozumiałość dla pojazdów klasycznych I historycznych!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu

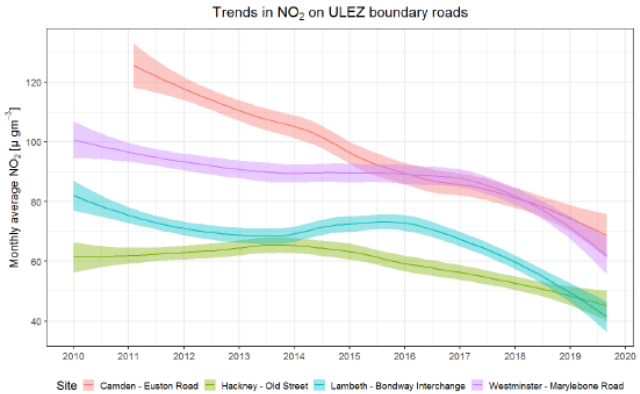
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1709	**Osoba prywatna**	Czy prawo będzie wymuszać oddanie na złom pojazdu z euro 3 ? Czy to nie jest odbieranie prawa własności ? Co jeśli taki pojazd ma instalacje gazową, czy również nie będzie można nim jeździć?? Gaz zwłaszcza montowany do diesli powoduje znaczną poprawę emisji spalin !!Co z autami zabytkowymi na żółtych tablicach rejestracyjnych - to przecież nasze zabytki, dobro narodowe !? Czy ma to dotyczyć tylko nowo rejestrowanych pojazdów (co z pojazdami które ludzie już posiadają ? też na złom, czy będą mogły dokończyć żywota u tych właścicieli ?) ? Czyli np będzie zabroniony zakup pojazd z euro 3 i rejestracja w Krakowie ? Czy w związku z tym będą jakieś dopłaty no nowszych samochodów ? Taka strefa może obejmować co najwyżej 2 obwodnicę !! Dla wielu ludzi zakup nowszego auta w czasach pandemii to abstrakcja !! A taki samochód z euro 3 jest ich narzędziem pracy !! Protestuję !!	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zadaniem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Jednym z zanieczyszczeń, których normy są przekraczane na terenie województwa małopolskiego jest dwutlenek azotu. Norma średnioroczna tej substancji przekraczana jest w Krakowie (strefa Aglomeracja Krakowska), czego przyczyną jest ruch pojazdów. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zarząd Województwa zobowiązany jest dla stref, w których odnotowuje się przekroczenia norm jakości powietrza, przygotować program ochrony powietrza. Dla obszaru Aglomeracji Krakowskiej wprowadzono działanie związane z wprowadzeniem strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO. Zadanie to ma na celu ograniczyć emisję z głównego źródła przekroczeń norm dwutlenku azotu, jakim jest ruch pojazdów. Dla proponowanej strefy czystego transportu określono wymagania emisyjne, które pozwolą dotrzymać wymagane stężenie NO_2. Wymagania te obowiązywać mają na określonym obszarze, gdzie zgodnie z ww. ustawą należy doprowadzić do poprawy jakości powietrza. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Samochody zasilane gazem LPG, również podlegają ograniczeniom wskazanym w Programie tj. muszą spełniać wymagane normy EURO. Mimo, iż dzięki specjalnej instalacji ww. pojazdy wykorzystują LPG jako źródło zasilania silnika benzynowego, pojazdy te muszą też częściowo wykorzystywać benzynę, dlatego podlegają tym samym wymaganiom (zgodnie z projektem Programu pojazdy te muszą spełniać wymagania normy EURO 4). Warto podkreślić, że w momencie wprowadzenia docelowej wersji stref czystego transportu (2025 r.) samochody benzynowe spełniające normę EURO 4 będą samochodami 20-letnimi. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Podobnie w przypadku pojazdów zasilanych LPG lub CNG istnieje możliwość objęcia ich wyłączeniem, co należy do decyzji Prezydenta i Rady Miasta Krakowa. W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1710	**Osoba prywatna**	Zwracam się z pytaniem o samochody zabytkowe? Niedawno spełniłem swoje marzenie motoryzacyjne i nabyłem samochód zabytkowy, którym po dopracowaniu zamierzam od czasu do czasu się przejechać.Czy w związku z projektem nie będę mógł się legalnie nim poruszać po ulicach miasta Krakowa? Proszę o szybką informację bo nie wiem czy jest sens rejestrować taki pojazd?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie w ramach działania dotyczącego ograniczenia emisji z sektora transportu wyznaczono zadania skierowane do Prezydentów oraz Rad Miast o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. mieszkańców. Jednym z nich jest przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO. Należy podkreślić, iż działania związane ze strefami czystego transportu zostaną wprowadzone dopiero po przyjęciu przepisów krajowych, a nie w momencie uchwalenia Programu ochrony powietrza. Obecnie nie jest znany termin wprowadzenia ww. przepisów prawnych, tj. aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia zaproponowanego działania. Ponadto należy nadmienić, iż każdy akt prawa miejscowego podlega wcześniejszym konsultacjom społecznym (zgodnie z art. 40 ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. uchwała o ustanowieniu strefy czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego). W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym.
1711	**Osoba prywatna**	W treści Programu odniesiono się do ograniczenia możliwości korzystania, a wręcz posiadania samochodów nie spełniających norm emisji spalin dla osób prywatnych. Chciałbym zwrócic uwagę iż wprowadzenia takowych obostrzeń narusza podstawowe prawa obwyateli nie odnosząc się w żaden sposób do konkretnych danych potwierdzających mobbingowaną przez ekoterrorystów ideologią szkodliwości konkretnych pojazdów. Nie odniesiono się w żaden sposób do kewstii wykonywania badań certyfikujących oraz rozbierzności pomiędzy ich wynikami, a rzeczywistą emisją. Zmusza się mieszkańców do zaniżenia wartości ich nieruchomosci oraz ruchomości na rzecz ideologii, która ma na celu ochronę powietrza jednocześnie pomijając zupełnie inne negetywne uwarunkowania środowiskowe produkcji i ekspoloatacji pseudo ekologicznych pojazdów. Proponowane obostrzenia powoduję ograniczanie praw i wolności mieszkańców , jednocześnie obeirając im dostęp do infrastruktury publicznej. W programie zatem pominieto zupełnie fakt, iż nie każdy mieszkaniec ma potrzebę i mozliwość kupowania nowych pjazdów z uwagi na "widzi mi się" admisnistracji publicznej, a patrząc na uwarunkowania to normę EURO 6 wprowadzono w 2014 roku, czyli eliminuje to z użytkowania jakiekowliek auto z silnikiem diesla starsze niż 6 lat (dla silników benzynowych na szczęśćie póki co starsze niż 14 lat). Czyli zabrania się wręćz posiadania (chyba, że z wykupem miejsca na postój pojazdu poza granicami miasta) samochodów zabytkowch, samochodów specjalnych - vide np. camper, bez propozycji jakiejkolwiek rekomensaty ze strony administracji. Zastanawiające zatem jest czemu podatnik ma wspierać swoimi pieniędzmi wymiany pieców, remonty dróg etc. jednocześnie zabraniając mu posiadania pojazdu jaki chce oraz dostępu do finansowanej przsez niego infrastruktury. Tu pragnę przypomnieć (bo patrząc po statystykach zbyt wiele osób jest tego zupełnie nie świadoma), administracja nie posiada własnych pieniędzy a pieniądze, którymi dysponuje są pieniedzmy przekazanymi przez podatników mające na celu m.in. zagwarantowanie im możliwości korzystania z terenów wspólnych/publicznych. Dlatego też jeżeli w programie pozaostanie zapis dotyczacy ograniczeń wolności dot. poruszania się pojazdami prywatnymi powienien również w kosztach zostać przewidziany program rekompensaty za przymusową zmianę wymianą pojazdów (tak jak ma to miejsce w przypadku wymiany pieców). Dodatkowo pragnę zauważyć, że patrząc na wyniki pomairów w okresie tzw. lockdown-u jaki miał miejsce w związku z pandemią SARS-Cov-2 i znacznym obniżeniem ruchu pojazdów, nie wykazano korelacji pomiędzy jakością powietrza i ruchem pojazdów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W ramach opracowywania Programu zostało przeanalizowane 5 scenariuszy działań naprawczych w zakresie ograniczenia emisji z sektora komunalno-bytowego i z transportu. Spośród analizowanych wariantów, wybrany został optymalny zestaw działań pod kątem efektu ekologicznego, kosztów oraz dający szansę na jak najszybszy termin uzyskania zdecydowanej poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ww. analizą opartą na danych dotyczących floty pojazdów w Krakowie, natężenia ruchu, warunków emisyjnych oraz meteorologicznych i uwarunkowań przestrzennych, jedynie objęcie strefą wskazanego w wersji docelowej obszaru oraz pojazdów niespełniających wskazanych norm pozwoli na osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu, co jest jednym z celów Programu oraz obowiązkiem ustawowym samorządu województwa. Skuteczność wprowadzenia stref czystego transportu została przedstawiona w badaniach przeprowadzonych w Londynie[394], gdzie funkcjonuje ULEZ (z ang. Ultra Low Emission Zone). W stolicy Wielkiej Brytanii, została wprowadzona pierwsza na świecie ultra strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej. Zgodnie z nią, pojazdy muszą spełniać konkretne wymagania norm emisji spalin EURO (EURO 4 dla pojazdów i furgonetek benzynowych, EURO 6 dla samochodów z silnikiem Diesla, EURO 6 dla ciężarówek i autobusów). Przeprowadzone badania pokazały redukcję tlenków azotu, za których emisję odpowiada w większości transport. W ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia strefy, nastąpił 31% spadek stężenia NOx. Poniższy wykres przedstawia jak w przypadku lokalizacji w strefie centralnej, odnotowano zwiększoną tendencję spadkową stężenia NO_2 od 2017 r. Nie odnotowano wzrostu trendu średniej miesięcznej NO_2 na żadnym z badanych terenów od czasu wprowadzenia ULEZ w 2019 r.

[394] Źródło: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_six_month_evaluation_report_oct19.pdf

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			 Doświadczenia miast europejskich wskazują, iż istotny wpływ na osiągane rezultaty obowiązujących stref ograniczonej emisji komunikacyjnej ma ich zasięg oraz ograniczenia, jakie w nich obowiązują, a także organizacja ruchu po wprowadzeniu strefy. Dlatego duże znaczenie ma opracowanie planu wdrożenia strefy, który pozwoli wprowadzić optymalne rozwiązania komunikacyjne. Zadaniem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Jednym z zanieczyszczeń, których normy są przekraczane na terenie województwa małopolskiego jest dwutlenek azotu. Norma średnioroczna tej substancji przekraczana jest w Krakowie (strefa Aglomeracja Krakowska), czego przyczyną jest ruch pojazdów. Zgodnie z art. 91 ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. Zarząd Województwa zobowiązany jest dla stref, w których odnotowuje się przekroczenia norm jakości powietrza, przygotować program ochrony powietrza. Dla obszaru Aglomeracji Krakowskiej wprowadzono działanie związane z wprowadzeniem strefy czystego transportu opartej na normach emisji EURO. Zadanie to ma na celu ograniczyć emisję z głównego źródła przekroczeń norm dwutlenku azotu, jakim jest ruch pojazdów. Dla proponowanej strefy czystego transportu określono wymagania emisyjne, które pozwolą dotrzymać wymagane stężenie NO_2. Wymagania te obowiązywać mają na określonym obszarze, gdzie zgodnie z ww. ustawą należy doprowadzić do poprawy jakości powietrza. Możliwość poruszania się w granicach strefy uzależniona będzie od normy emisji spalin spełnianej przez pojazd, jednak ograniczenia te odnoszą się do eksploatacji pojazdów, a nie wprowadzają obowiązku likwidacji pojazdu. Ponadto strefa obowiązywać ma na obszarze, w którym dochodzi do przekroczeń normy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			stężenia dwutlenku azotu, tj. w strefie Aglomeracja Krakowska, a nie na terenie całego województwa. Niemniej jednak zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Za emisję dwutlenku azotu (tlenków azotu) odpowiedzialny jest przede wszystkim transport. Ponadto w Programie wskazano działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa. Jednym z takich zaleceń jest budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R/B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską. W Krakowie i innych miejscowościach województwa małopolskiego realizowane są projekty powstawania nowych parkingów i nowych połączeń transportu zbiorowego. Należy zwrócić uwagę, iż dobrą praktyką w dużych miastach jest korzystanie z komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonych form transportu. Miasto Kraków w swoich działaniach nadaje priorytet pieszym i rowerzystom poprzez budowanie parkingów Park&Ride, rozbudowywanie siatki połączeń komunikacji publicznej, remonty istniejącej infrastruktury czy budowę ścieżek rowerowych. Ponadto coraz większą popularnością cieszy się system tzw. carpoolingu, czyli zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz obniżenia kosztów podróży. Działanie zostało uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie[395], podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.

[395] Źródło: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, **wyłączenia w okresie przejściowym**, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz **wyłączeń stosowanych w strefie**.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w oparciu o dane dotyczące natężenia ruchu w Krakowie (na wybranych odcinkach) przeprowadził analizę pn. *Wpływ stanu zagrożenia epidemicznego na natężenia ruchu drogowego w Krakowie*[396]. W analizie porównano natężenie ruchu przed i po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego na 15-u skrzyżowaniach w mieście. Do porównania wytypowano 5 tygodni (po 1 tygodniu w lutym, marcu, kwietniu oraz 2 tygodnie w maju). Luty w analizie potraktowano jako miesiąc „bazowy” – miesiąc przed stanem zagrożenia epidemicznego. Według analizy natężenie ruchu w Krakowie spadło w marcu (względem lutego) średnio o 40% w tygodniu roboczym oraz średnio o prawie 60% w weekend. W kolejnych miesiącach spadek ten był mniejszy. Podkreślono również, że spadek natężenia był większy na drogach niższych klas, niż na głównych trasach komunikacyjnych. Porównując zmiany stężenia dwutlenku azotu notowanego na stacji Al. Krasińskiego (pomiar natężenia ruchu jest dostępny dla skrzyżowania Al. Mickiewicza – Focha – Piłsudskiego) z natężeniem ruchu na skrzyżowaniu widoczny jest spadek stężenia dwutlenku azotu w marcu o ok. 20% w tygodniu roboczym oraz 55% w weekend. Spadek ten widoczny jest również na stacji pomiarowej przy ul. Bujaka (60% spadek stężenia w tygodniu roboczym oraz 85% spadek w weekend przy spadku natężenia ruchu o 40% w tygodniu i 60% w weekend). Warto podkreślić, iż wbrew powszechnej opinii natężenie ruchu nie spadło do zera, ponadto zmianie uległy okresy występowania szczytów komunikacyjnych, które mimo stanu zagrożenia epidemicznego nadal obserwowano. W kolejnych miesiącach (kwietniu i maju), gdy natężenie ruchu rosło, wzrastało także średnie stężenie dwutlenku azotu. Brak wyraźnego spadku stężenia pyłów zawieszonych oraz zmniejszenia częstotliwości występowania zjawiska smogu w okresie stanu zagrożenia epidemicznego nie dziwi z uwagi na fakt, iż

[396] Źródło: https://www.krakow.pl/zalacznik/361448

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			głównym źródłem pyłów (które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania smogu) jest spalanie paliw w indywidualnych źródłach grzewczych. W okresie epidemii mieszkańcy pozostawali w domach, co spowodowało zwiększenie emisji zanieczyszczeń związanej z ogrzewaniem budynków. Okres epidemii udowodnił, iż zmniejszenie ruchu w mieście wpływa na zmniejszenie stężenia dwutlenku azotu, którego emisja pochodzi głównie z transportu (ruchu pojazdów). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1712	**Osoba prywatna**	W niniejszym piśmie, pragniemy przedstawić nasze uwagi i postulaty dotyczące nowego projektu Programu Ochrony Powietrza (dalej: „**POP**") dla województwa małopolskiego. Uwagi oraz postulaty są związane z dostrzeganiem ryzyka w postaci nieskutecznego działania POP, jak również ryzykiem pogorszenia statusu bytowego osób, których dotykają określone w POP przepisy. Bezsprzecznie popieramy wszelkie działania dążące do zniwelowania skutków związanych z niewłaściwą eksploatacją urządzeń grzewczych, przyczyniających się bezpośrednio do zanieczyszczenia powietrza, a tym samym obniżenia komfortu i jakości życia. Stoimy na stanowisku, że wszelkie podejmowane przez władze województwa działania i inicjatywy, oprócz wspomnianych szczytnych idei, powinny w szerszym stopniu uwzględniać także wpływ proponowanych rozwiązań na sytuację materialną mieszkańców województwa małopolskiego czy konkurencyjność gospodarki regionu. Dlatego też uważamy, że należy uwzględnić nasze uwagi i postulaty w projekcie POP, by zapewnić jak największą jego efektywność i jednocześnie, nie obciążyć finansowo osób, których bezpośrednio dotykają projektowane zmiany. **Uwagi i postulaty dotyczące Programu Ochrony Powietrza** 1. Brak jest potwierdzonej efektywności dla jakości powietrza przez całkowity zakaz spalania paliw stałych. Porównując efektywność walki z redukcją pyłów zawieszonych PM10 poszczególnych miast małopolski, można dojść do klarownego wniosku, że zakaz spalania paliw stałych w Krakowie nie wpłynął pozytywnie na poprawę jakości	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powietrza. W latach 2007-2019 Zakopane zredukowało średnioroczne spadki stężenia pyłów PM10 o 51,27%, Trzebnia 40,08%, Skawina 39,97, Tarnów 40,34%, Kraków 38,44%, Sucha Beskidzka 22,06%. Kraków na ten cel przeznaczył ponad 300 mln zł. Pozostałe miasta miały do dyspozycji mniej niż 1% budżetu Krakowa, a osiągnęły przy tym znacznie lepszy rezultat bez wprowadzania zakazu spalania paliw stałych. 2. POP nie uwzględnia w swoim projekcie zagadnień ekonomicznych, które dotyczą osób spalających paliwa stałe w tym węgiel. Przedstawiona w POP analiza ekonomiczna, dotyczy jedynie zagadnienia związanego z kosztami środowiskowymi, które są bardzo szacunkowe. Pominięto natomiast istotne koszty publiczne zmiany, a także koszty indywidualne gospodarstw domowych. Na te koszty składa się jednorazowy koszt wymiany kotła oraz koszt paliwa, który pozostaje już na zawsze, jeśli eksploatuje się instalację grzewczą. Mając to na uwadze, widoczne jest zaniedbanie ze strony autorów projektu Programu Ochrony Powietrza, ponieważ pominięte zostały najważniejsze elementy ekonomiczne projektu, mające wpływ na jego efektywność. Opierając się na przedstawionych w ramach konsultacji społecznych, które miały miejsce w Krakowie w dniu 16 lipca 2020 r. koszty finansowania Programu Ochrony Powietrza z budżetu województwa małopolskiego wyniosą jedynie 411,9 mln zł, a **koszty poniesione przez mieszkańców regionu wyniosą ponad 1 mld 777 mln zł.** Te szacunki jasno pokazują, że największy udział kosztowy w termomodernizacji poniosą ludzie, których zmiany prawne dotyczą. Na takie posunięcie ze strony autorów nowego projektu Programu Ochrony Powietrza **naszej zgody nie ma.** Należy zmienić zasady finansowania POP, żeby finansowo nie obciążyć dotkliwie osób, których POP bezpośrednio dotyka. **Pragniemy, aby w POP pojawiła się analiza ekonomiczna i szacunkowe koszty przedstawione podczas konsultacji społecznych, ukazujące realne koszty transformacji energetycznej dla posiadaczy instalacji grzewczych, by ludzie mieli świadomość z czyich pieniędzy będzie finansowany POP.** 3. W Polsce mamy duże dysproporcje zamożności. Jest część Polski, w której wydatki rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych w ciągu jednego roku nie stanowią problemu dla budżetu domowego. Jednak w Polsce mieszkają też emeryci i osoby z niską pensją, którzy do dyspozycji mają często 1600 zł i mniej. A są to również osoby samotne, pozostające w starych, wielkich powierzchniowo domach. Dla nich nowe obowiązki związane z termomodernizacją będą niewykonalne i pozostaną przy dotychczasowej metodzie ogrzewania. Nie wpłynie to pozytywnie na ochronę powietrza, a wpłynie negatywnie na życie osób ubogich.	działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. 2. Analiza ekonomiczna została przedstawiona w Załączniku nr 2 (Rozdział 17.4.4. *Koszty realizacji wariantów*). Warto podkreślić, iż koszty te są bezpośrednio związane z pełnym wdrożeniem uchwały antysmogowej, której przyjęcie miało miejsce w 2017 r. Od tego momentu realizowanych jest wiele działań, które mają na celu informowanie mieszkańców o obowiązkach wynikających z uchwały. Ponadto na poziomie rządowym uruchomiono Program Czyste Powietrze oraz Program Stop Smog, by wspomóc wymianę źródeł ogrzewania wśród mieszkańców. Nadal realizowane są również inwestycje finansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. 3. Zaproponowane ograniczenia nie wejdą w życie z dniem przyjęcia Programu, ale dopiero w roku 2022 i 2023. Do końca 2022 roku powinny zostać wymienione wszystkie kotły pozaklasowe, których w Małopolsce nadal funkcjonuje ogromna liczba. Mieszkańcy będą wobec tego mogli jeszcze przez 1,5 roku skorzystać z Programu Czyste Powietrze w obecnej formie, o co wnioskuje Opiniujący. Brak jest podstaw do dalszego odraczania terminu wejścia w życie ograniczeń. Ponadto w Programie nie został pominięty problem ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca, powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. 4. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Apelujemy o uwzględnienie w POP, że podmiotami zobowiązanymi do transformacji energetycznej będą osoby ubogie, których nie będzie stać na jednorazowy wydatek rzędu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Zatem należy wydłużyć horyzonty czasowe programu o kilka lat, w szczególności zakazy dotyczące finansowania kotłów oraz korzystania z paliw stałych, by pozwolić tym ludziom skorzystać z nowej edycji programu Czyste Powietrze. W POP jest wprost napisane, że analiza skali ubóstwa energetycznego będzie dopiero przeprowadzana, więc jak można bez tej analizy podejmować jakiekolwiek działania, skoro nie można przewidzieć skutków tych działań. 4. Kwestia edukacji związanej z poprawnym spalaniem paliw oraz wiedzy dotyczącej ekologicznych metod ogrzewania budynków została całkowicie pominięta w POP. Pomimo postulatów zgłaszanych w toku projektu, nie podjęto żadnych działań dążących do uruchomienia edukacji użytkowników instalacji grzewczych z zakresu metod ich używania oraz poprawnego stosowania paliw. Kwestie te są powszechne w innych państwach Europy, m.in. Niemcy, Szwajcaria czy Austria wprowadzili powszechne programy edukacyjne dla osób używających paliwa stałe, w których informują użytkowników o efektywnej metodzie spalania i redukcji emisji produktów spalania. Dzięki uświadamianiu użytkowników, kraje te są w stanie efektywniej przeciwdziałać zanieczyszczeniom powietrza z tego powodu, że każdy użytkownik czuje się odpowiedzialny za swoją instalację grzewczą. **Domagamy się wprowadzenia obowiązkowych programów edukacyjnych dla użytkowników paliw stałych w zakresie techniki poprawnego spalania, skutków palenia odpadów oraz ograniczania emisji produktów spalania przy korzystaniu z paliw stałych.** 5. Nierozważnym działaniem jest publikowanie coraz to nowych przepisów odnoszących się do ochrony powietrza, w momencie, kiedy już uchwalone nie miały jeszcze okazji zadziałać – nowe wymogi dla kotłów na paliwa stałe, uchwała antysmogowa, normy jakości dla paliw stałych, program Czyste Powietrze itp. Aby skuteczność przepisów mogła być widoczna w praktyce i właściwie oceniona, potrzebujemy czasu. Wymiana urządzeń grzewczych, zmiana paliwa, przebudowa instalacji cieplnych wymaga czasu i dużych nakładów pieniężnych. Tworzenie nowych przepisów oraz kolejnych wymogów bez wyciągnięcia wniosków z poprzednich działań jest jak strzelanie na oślep. Co więcej, utrudni funkcjonowanie użytkownikom instalacji grzewczych, którzy nie będą w stanie się odnaleźć w sprzecznych informacjach. Program Czyste Powietrze zaczął dopiero funkcjonować w nowej odsłonie, zatem dajmy mu czas, aby ludzie mogli dokonać samodzielnego wyboru urządzeń, zgodnych z uchwałą antysmogową dla województwa. Wprowadzanie kolejnych zmian w prawie, często wykluczających się wzajemnie, jedynie wprowadza dodatkowe zamieszanie. Padają ciągle nowe daty i nowe rygory. Użytkownicy instalacji grzewczych nie mogą być pewni czy podjęte przez nich działania na rzecz wymiany urządzeń, nie zostaną niebawem uznane za nieekologiczne przez nowe obostrzenia i obwarowania.	odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. 5. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018*. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane jest z oddychaniem zanieczyszczonym powietrzem. Szczególnie podatne na wpływ zanieczyszczeń są dzieci, osoby z istniejącymi chorobami układu krążenia i układu oddechowego, z cukrzycą, otyłością, a także osoby o niskim statusie socjoekonomicznym i ludzie starsi. Ekspozycja na zanieczyszczenia powietrza wiąże się również ze zwiększoną umieralnością i skróceniem oczekiwanej długości życia, nawet przy stosunkowo niskich stężeniach zanieczyszczeń. Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Sprzecznym z obowiązującym prawem byłoby przyjęcie w Programie postawy, według której nie należy podejmować nowych działań, a oczekiwać na efekty dotychczasowych rozwiązań. Oznaczałoby to również przyzwolenie na narażanie zdrowia ludzi na nadmierne poziomy szkodliwych substancji. Jakość powietrza w województwie małopolskim jest jedną z najgorszych nie tylko w Polsce, ale także w Europie – wyznaczane strategie muszą być adekwatne do skali problemu, który w skali całej Europy jest ogromny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Samorządy lokalne same zaczynają się gubić w zakresie obowiązywania określonych przepisów, gdyż nakłada nam się reżim krajowy, wojewódzki, gminny, miejski oraz lokalny, a każdy z nich ma inne przepisy. **Postulujemy o uproszczenie systemu prawnego związanego z lokalną ochroną powietrza, wydłużenie terminów obowiązywania nowych przepisów oraz dopasowanie POP do założeń programu Czyste Powietrze, z którym powinien być skorelowany.** **Podsumowanie** Proponowane zmiany prawne, nowe programy ochrony powietrza, uchwały antysmogowe zdają się nie przewidywać do jakiej grupy odbiorców są w szczególności kierowane. A są w większym stopniu kierowane do ludzi ubogich i o niskich dochodach. Ambitne założenia programów przewidują bardzo kosztowne rozwiązania, które jedynie w części są pokrywane w programach dotacyjnych. Resztę kosztów z własnej kieszeni muszą wyłożyć osoby dokonujące modernizacji energetycznej. Uważamy, że jest to działanie niesprawiedliwe i podejmowane w pochopny sposób powiększa nierówności oraz wprowadza w ludzi jeszcze większe ubóstwo energetyczne. Mamy nadzieję, że przedstawione przez nas postulaty zostaną zaakceptowane i projekt POP zostanie dostosowany do wystosowanych powyżej propozycji.	Ograniczenia wyznaczone dla urządzeń na paliwa stałe nie są wprowadzane z dniem wejścia w życie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, ale kolejno od 2022 i 2023 roku, tj. długo po wprowadzeniu zmian w Programie Czyste Powietrze (maj 2020 r.). Ponadto nowy regulamin Programu Czyste Powietrze zobowiązuje do respektowania zapisów programów ochrony powietrza obowiązujących w województwie, stąd brak jest problemu „braku korelacji" Programu ochrony powietrza z Programem Priorytetowym Czyste Powietrze. Terminy niemal wszystkich działań zostały wydłużone względem projektu Programu przedstawionego do konsultacji w marcu 2020 roku.
1713	**Fundacja Frank Bold**	W imieniu Fundacji Frank Bold z siedzibą w Krakowie wyrażam poparcie dla ogólnych założeń nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, wraz z przyjętymi w nim działaniami naprawczymi. Jednocześnie Fundacja podtrzymuje uwagi, które zostały złożone podczas poprzedniej rundy konsultacji społecznych w zakresie, w jakim nie zostały uwzględnione w nowym projekcie Programu ochrony powietrza. W szczególności, działanie naprawcze polegające na zakazie finansowania ze środków publicznych instalacji przeznaczonych do spalania węgla, który wg. obecnego projektu POP ma wejść w życie 1 stycznia 2022 r., powinien zostać wdrożony niezwłocznie po wejściu w życie programu, najpóźniej z dniem 1 stycznia 2021 r. Ponadto Fundacja podtrzymuje wniosek, aby w POP wprowadzono zakaz montowania instalacji na paliwa stałe w nowym budownictwie. POP nadal nie zawiera analizy w zakresie potrzeby ustalenia wielkości dopuszczalnych emisji niższych niż standardy emisyjne dla średnich źródeł spalania (MCP), o której mowa w art. 91 ust. 9aa i 9ab ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (dalej: POŚ). Co więcej, w POP nie oszacowano nawet jaki udział w emisjach przemysłowych mają średnie źródła spalania, pomimo iż wskazano, że na terenie województwa funkcjonuje znaczna liczba takich źródeł (45). Tymczasem w świetle prawa krajowego i UE Program ochrony powietrza powinien	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Większość terminów działań została przesunięta ze względu na sytuację epidemiczną w kraju, co wiąże się ze zmianami gospodarczymi mającymi wpływ na wdrażanie Programu. Postulat ten był kierowany wielokrotnie podczas I tury konsultacji społecznych Programu. Zarząd Województwa Małopolskiego ma świadomość wpływu spalania paliw stałych na jakość powietrza, z tego też względu wymiany źródeł ogrzewania oraz instalacje nowych źródeł mogą być realizowane z wykorzystaniem urządzeń spełniających co najmniej wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Ponadto preferencyjne warunki dla odnawialnych źródeł energii oraz urządzeń o najniższym wskaźniku emisji pyłów już obecnie oferowane są w Programie Priorytetowym Czyste Powietrze, który stanowić będzie główne źródło dofinansowania do wymiany przestarzałych źródeł ciepła. Jak wskazano w I turze konsultacji społecznych, analiza w zakresie potrzeby ustalenia wielkości dopuszczalnych emisji niższych niż standardy emisyjne dla średnich źródeł spalania (MCP) mogłaby zostać wykonana przy zapewnieniu informacji o instalacjach zaliczanych do MCP. Zarówno udostępniona przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zawierać wszelkie możliwe do zrealizowania środki celem zapewnienia najszybszego jak to możliwe doprowadzenia do stanu powietrza zgodnego z obowiązującymi normami. Ponadto, wykorzystanie możliwości wprowadzenia zaostrzonych standardów emisyjnych dla średnich źródeł spalania poprawi społeczny odbiór POP. Bardzo częstym argumentem podnoszonym przez krytyków dotychczasowego programu oraz uchwały antysmogowej jest to, ze nakłada on daleko idące ograniczenia na obywateli, w ogóle nie ingerując w działalność instalacji przemysłowych. Poważne wątpliwości budzi treść pkt 12 na s. 103 POP, zgodnie z którym działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski mają zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej nie przekroczy: od 1 stycznia 2023 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, od 1 stycznia 2027 r. 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. Taki zapis prowadzi do wniosku, że należy uwzględnić wszystkie urządzenia grzewcze eksploatowane na terenie gminy, a więc również urządzenia nisko i bezemisyjne (kotły gazowe, pompy ciepła, grzejniki elektryczne). Ponadto, zapis ten może być interpretowany jako złagodzenie uchwały antysmogowej i wykorzystywany przez osoby eksploatujące niedozwolone instalacje do unikania kary. Mając na uwadze że zdrowie i życie ludzi stanowią dobra wyższego rzędu od swobody korzystania z mieszkania i własności, wskazane jest wprowadzenie w Planie działań krótkoterminowych bezwzględnego zakazu rekreacyjnego palenia w kominkach już od momentu ogłoszenia 1 stopnia zagrożenia. Nie ma żadnego racjonalnego wytłumaczenia dla wstrzymywania się z wdrożeniem tego działania krótkoterminowego aż do momentu ogłoszenia stanu alarmowego. Wskazać należy, że rozporządzenie w sprawie programów ochrony powietrza w załączniku zawierającym przykłady możliwych działań krótkoterminowych i ograniczeń wynikających z planu działań krótkoterminowych, wymienia jako pierwsze z proponowanych działań: czasowy zakaz palenia w kominkach, jeżeli nie stanowią one jedynego źródła ogrzewania mieszkań w okresie grzewczym. Fundacja podtrzymuje również uwagę dotyczącą konieczności wdrożenia bardziej zdecydowanych i intensywnych działań naprawczych na terenie uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.	KOBIZE baza danych o emisji punktowej, jak i baza opłatowa prowadzona przez Województwo Małopolskie nie zawierają informacji o mocy urządzeń, przez co oszacowanie wielkości emisji z tych rodzajów źródeł nie było możliwe na etapie opracowania Programu. W Programie została ujęta informacja dotycząca analizy źródeł MCP na podstawie dostępnych danych z KOBIZE. Ponadto wyniki analiz w zakresie udziałów źródeł emisji w stężeniach na podstawie wyników modelowania matematycznego wykazały w punktach stacji pomiarowych udział wszystkich źródeł punktowych w stężeniu zanieczyszczeń na poziomie - 0,06-1,12 µg/m^3 dla pyłu PM10, - 0,05-0,45 µg/m^3 dla pyłu PM2,5, Oddziaływanie przedmiotowych źródeł jest jeszcze mniejsze, dlatego też uznaje się, iż brak analizy w tym zakresie nie wpływa w znaczący sposób na jakoś opracowania. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej został jednak przeredagowany. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. W ramach planu działań krótkoterminowego uzupełniono 2 stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza o zakaz używania kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, gdy nie są one jedynym źródłem ogrzewania. Wprowadzenie zakazu stosowania paliw stałych w uzdrowiskach wymaga przeprowadzenia kompleksowej analizy technicznej, ekonomicznej i społecznej w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			tym zakresie, dlatego też do działań Zarządu Województwa dodano zlecenie i koordynowanie do 30 czerwca 2022 roku wykonania analizy techniczno-ekonomicznej dot. możliwości wprowadzenia na terenie uzdrowisk województwa małopolskiego całkowitego zakazu spalania paliw stałych przy preferencji wykorzystania odnawialnych źródeł energii, sieci ciepłowniczej oraz sieci gazowej.
1714	**Przedsiębiorca**	Zbyt wybiórcze potraktowanie tematu. Zgodnie z zielonym ładem mamy chronić klimat, a więc ograniczać wzrost temperatury i ograniczać ślad węglowy, za czym automatycznie pójdzie poprawa powietrza. A zatem ograniczać zużycie paliw kopalnych_wszelkich! w związku z tym promocja pomp ciepła i ogniw fotowoltaicznych. Co do samochodów to należy wziąć pod uwagę jak w RFN, możliwość doposażenia starszych modeli w instalacje poprawiające jakość spalin, ponieważ sugerowane propozycje doprowadzą do lawinowego wzrostu cen usług, zwłaszcza budowlanych, spowodowanych koniecznością wymiany taboru. Program nie promuje w ogóle roli zieleni i konieczności jej ochrony i wdrażania na masową skalę zielonych ekranów wokół większości dróg. Z poważaniem	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wdrożenie strefy w wersji pilotażowej ma nastąpić w ciągu roku od wejścia w życie przepisów krajowych. Wdrożenie strefy musi zostać poprzedzone przygotowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro – pilotażowa wersja powinna obejmować II obwodnicę miasta. Natomiast wdrożenie strefy w wersji docelowej ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r. i ma obejmować obszar ograniczony IV obwodnicą miasta. Strefa w wersji pilotażowej zakłada obowiązek spełnienia wymagań normy EURO 4 dla samochodów zasilanych benzyną (obecnie normę tę spełniają samochody 14-letnie) oraz EURO 5 dla Diesla (obecnie to samochody 9-letnie). Ponadto jej obszar obejmować ma centrum Krakowa, tj. obszar wewnątrz II obwodnicy. Natomiast wersja docelowa, obejmująca IV obwodnicę zakłada obowiązek spełnienia normy EURO6 dla Diesla (w 2025 r. będą to samochody 11-letnie) oraz EURO 4 dla samochodów benzynowych (w 2025 r. będą to samochody aż 19-letnie). Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Programie, jedynie wariant docelowy zaproponowany do wdrożenia pozwoli osiągnąć wymagany poziom dwutlenku azotu. Należy pamiętać, iż wprowadzenie strefy czystego transportu uzależnione jest przede wszystkim od wprowadzenia prawa krajowego, które umożliwiałoby tworzenie stref, natomiast zasięg strefy jest zależny od aspektów technicznych (m.in. zakończenia inwestycji związanych z infrastrukturą drogową i parkingową). Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1715	**Osoba prywatna**	Dlaczego w Państwo chcą zabronić wstępu do miasta samochodom klasycznym? Dopuszczacie Państwo nowe samochody jako spełniające normy. Trochę to nie tak, bo te samochodziki z wysilonymi silnikami i pozerskie SUVy niekoniecznie bardziej są ekologiczne. Proszę się zapoznać z badaniami opisywanymi przez ten artykuł: https://spidersweb.pl/autoblog/mercedes-w123-240d-emisja-spalin/ W związku z tymi testami/badaniami postuluję aby zakazać wjazdu do Krakowa wszystkim samochodom, które wykazały się większym zanieczyszczaniem środowiska niż ten 40-letni Mercedes.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy, wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie.” (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.
1716	**Miasto Bochnia**	Na podstawie art. 91 ust. 2 oraz art. 92 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2019r., poz 1396 z ózn. Zm.) w nawiązaniu do otrzymanego pisma znak sprawy: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 02.07.2020 r Burmistrz Miasta Bochnia wydaje opinię do przedłożonego Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowsk, miasto Tarnów, strefa małopolska. Poprawa jakości powietrza jest dla Gminy Miasta Bochnia celem niezwykle istotnym. Obecnie trwa realizacja dwóch projektów w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, dzięki którym zostały wymienione 223 stare źródła ciepła. Gmina Miasta Bochnia w 2016 r. przystąpiła do zintegrowanego projektu LIFE – „Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze”, w ramach którego prowadzone są działania edukacyjne wśród mieszkańców Bochni. Końcem 2018 roku został złożony kolejny wniosek o dofinansowanie w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ramach Poddziałania4.4.2. Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na dotacje do wymiany kolejnych 153 starych źródeł ciepła, jednak z uwagi na brak środków finansowych dla Krakowskiego Obszaru Metropolitarnego, wniosek został umieszczony na liście rezerwowej. Budżetu Gminy Miasta Bochnia nie pozwala na finansowanie wyżej wymienionych działań wyłącznie ze środków własnych, dlatego istotne jest wsparcie ze środków zewnętrznych. Poniżej przedstawiam uwagi do poszczególnych propozycji zapisów projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego: 1. Przeprowadzenie inwentaryzacji 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku będzie możliwe jedynie przy współpracy innych podmiotów, instytucji z gminami. W chwili obecnej pozyskanie danych dotyczących realizowanych prac termomodernizacyjnych i instalacji odnawialnych źródeł energii w poszczególnych budynkach prywatnych jest utrudnione między innymi ze względu na panującą pandemię COVID-19. Konieczne jest zatem wprowadzenie obowiązku współpracy z gminami m.in. Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska, Nadzoru Budowlanego, spółki TAURON Dystrybucja S.A. czy kominiarzy. 2. Utworzenie i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze niesie za sobą dodatkowe koszty dla samorządu. Dodatkowo często zmieniające się zasady Programu Czyste Powietrze, który w swoich założeniach powinien być jasny, czytelny i przede wszystkim prosty, niosą za sobą konieczność ciągłego wsparcia merytorycznego. Program Czyste Powietrze powinien być realizowany z poziomu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska, także poprzez szkolenie dla pracowników gmin oraz bieżący kontakt z mieszkańcem.. 3. Zatrudnienie i utrzymanie Ekodoradcy (w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys. – co najmniej 2 Ekodoradców). Proponuję wprowadzić modyfikację powyższego zapisu, dodając iż w gminach posiadających Straż Miejską/Gminną należy zatrudnić i utrzymać przynajmniej jedno stanowisko Ekodoradcy, a częścią działań edukacyjnych oraz kontrolą w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska zajmować się będą Straż Miejska/Gminna. Powyższe działania generować będą nowe wydatki z budżetu gmin, dlatego powinny być objęte wsparciem finansowym ze strony województwa, tak samo w przypadku utworzenia nowych straży gminnych czy międzygminnych. 4. Zgodnie z zapisami projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, gmina powinna zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50% z od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej, będzie się wiązało ze znacznym wzrostem kosztów ponoszonych przez gminę na ten cel, w bardzo krótkiej pespektywie czasu. Zasadnym byłoby wydłużenie wyżej wymienionych terminów. 5. Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie – w tym celu konieczne jest określenie sposobu kwalifikowania gospodarstw domowych do tej grupy. Realizacja programu „Stop Smog” wiąże się z poniesieniem dodatkowych	Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. 1. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska czy Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. *programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). 2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kosztów w postaci wkładu własnego gminy, co w obecnej sytuacji gospodarczej oraz stanu budżetu Gminy Miasta Bochnia nie będzie możliwe do wykonania. W tym przypadku wsparcie finansowe powinno być realizowane ze szczebla centralnego lub województwa małopolskiego. 6. Wprowadzenie w kryteriach zamówień publicznych na roboty budowlane obowiązku spełniania przez maszyny mobilne nieporuszające się po drogach (tj. maszyny budowlane – koparki, ładowarki, spycharki, itp.) o mocy powyżej 18 kW wymagania w postaci wyposażenia w filtr cząstek stałych, jest jak najbardziej zasadne, jednak może spowodować wzrost cen w związku z ograniczeniem konkurencyjności zwłaszcza w zakresie małych lokalnych firm budowlanych. Niejednokrotnie będzie się to wiązało z zakupem zupełnie nowego sprzętu budowlanego spełniającego określone wymagania, co dla wielu przedsiębiorstw wymaga rozciągnięcia w czasie. 7. Monitorowanie efektów: „Gminy i powiaty zobowiązane są do przekazywania danych do Urzędu Marszałkowskiego (…) do 31 stycznia każdego roku, gminy i powiaty powinny przekazywać rocznie sprawozdanie z realizacji zadań Programu ochrony powietrza według stanu na 31 grudnia". Wnioskuję o modyfikację zapisu poprzez wydłużenie terminu przekazywania wyżej wymienionego sprawozdania do końca lutego. W przedmiotowym sprawozdaniu zawierane są dane nie tylko będące w posiadaniu urzędu, a pozyskiwane także od jednostek podległych, spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych. W związku z powyższym nie będzie możliwości rzetelnego wypełnienia sprawozdania w terminie do 31 stycznia. Zadania określone w projekcie Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego są ważne z punktu widzenia osiągnięcia celu jakim jest poprawa jakości powietrza, jednak będą się wiązać z koniecznością zapewnienia dodatkowych środków finansowych w budżetach jednostek samorządu terytorialnego. Warto jeszcze zwrócić uwagę na brak instrumentów finansowych na realizację prac termomodernizacyjnych w lokalach mieszkalnych. Na terenie Gminy Miasta Bochnia jest jeszcze wiele pojedynczych lokali mieszkalnych, w których do ogrzewania służą piece kaflowe. Obecnie funkcjonujące programy t.j. Czyste Powietrze, Stop Smog czy tzw. Ulga termomodernizacyjna nie przewidują wsparcia dla powyższych. Realizacja wszystkich zadań Programu ochrony powietrza przewidzianych dla gminy nie zawsze jest możliwa, ze względu na ograniczenia budżetowe, a ewentualnie nałożenie kary za brak ich realizacji będzie kolejnym obciążeniem budżetu jednostki. Zaznaczyć należy także, że tylko współdziałanie poszczególnych służb gminnych i wojewódzkich dadzą pożądany efekt, jakim jest poprawa jakości powietrza.	Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Doświadczenia z realizacji projektu zintegrowanego LIFE, w ramach którego działają Ekodoradcy, wskazują, iż w większych gminach stanowisko jednego Ekodoradcy może być niewystarczające. Natomiast w zakresie kontroli to same gminy przekazują uwagi, wskazujące na konieczność zapewnienia jednostek zajmujących się tylko kontrolą. 4. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: *„Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			• *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii (fundusz ten dostępny jest również dla spółdzielni mieszkaniowych). Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 5. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 6. Wymogi stawiane w zamówieniach będą motorem zmian w sektorze budowlanym, by stosowany sprzęt spełniał standardy emisyjne minimalizujące ich wpływ na jakość powietrza. Jest to szczególnie ważne na obszarach, gdzie regularnie przekraczane są normy stężeń zanieczyszczeń. Ze względu na obecną sytuację społeczno-gospodarczo przesunięto już termin wdrożenia tzw. zielonych zamówień publicznych w transporcie 7. Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty)

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”.
1717	**Gmina Lanckorona**	Przewidywane w Programie zadania dla gmin są niemożliwe do zrealizowania w tak krótkim czasie bez dodatkowych środków na zatrudnienie pracowników. Punkt obsługi programu Czyste Powietrze oraz Ekodoradca wiążą się z kosztami. Przy aktualnej obsadzie pracowników nie jestem w stanie kontrolować interwencyjnie palenisk w ciągu 1 dnia od zgłoszenia Obowiązek montażu fotowoltaiki na budynkach użyteczności publicznej spowoduje wzrost kosztów takich instalacji i znaczne obciążenie dla budżetu. Przeznaczenie 1% dochodów w gminie Lanckorona na przewidziane w Programie działania to perspektywa co najmniej 10 lat wdrażania tych działań. Nie mogę zapewnić, że do 2027 roku liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagania uchwały antysmogowej nie przekroczy 10%.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. 2. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 3. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 4. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 5. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*".
1718	**Gmina Igołomia - Wawrzeńczyce**	W związku z prowadzonymi pracami nad nowym *Programem ochrony powietrza dla województwa małopolskiego*, który stanowi podstawę strategii działań zmierzających do poprawy jakości powietrza Wójt Gminy Igołomia – Wawrzeńczyce zgłasza następujące uwagi do ww. projektu: • W związku z rolniczym charakterem Gminy Igołomia – Wawrzeńczyce i opalaniem tuneli foliowych paliwami stałymi, nie jest możliwe zapewnienie, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych od 1 stycznia 2023 nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, a od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. Prognozuje się, iż od 1 stycznia 2023 liczba ta nie przekroczy ok 50%, • W Gminie Igołomia – Wawrzeńczyce nie ma dłużej dostępności budynków do sieci gazowej oraz w przypadku rolnictwa opalanie takie nie jest opłacalne, w związku z czym rolnicy prowadząc swoją działalność rolniczą, liczą na uzyskanie dofinansowań do wymiany kotłów w tunelach foliowych na nowe kotły spełniające normy ecoprojektu na paliwa stałe na możliwość w dalszym ciągu opalania paliwami stałymi; • Gmina Igołomia – Wawrzeńczyce jest jedną z najuboższych gmin województwa małopolskiego, ma niskie dochody w związku z czym nie ma budżetu umożliwiającego wsparcie rolników w wymianie kotłów na paliwo stałe w tak krótkim czasie; • Wydłużenie terminu kontroli interwencyjnych z 1 dnia roboczego do minimum 3 dni roboczych od zgłoszenia. Mając powyższe na uwadze zwracam się z prośbą o uwzględnienie opisanych uwag podczas przygotowania Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Ze względu na charakter dokumentu jakim jest Program ochrony powietrza i stawianym przed nim wymaganiom formalnym, musi on zawierać propozycje działań, adekwatne do skali problemu jakim jest zanieczyszczenie powietrza. Działanie naprawcze nakierowane na gminy odnosi się wyłącznie do urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwał antysmogowych. W związku z tym o konieczności wymian takich urządzeń Gmina jak i mieszkańcy są informowani od 2017 roku. Dla umożliwienia dostosowania się mieszkańców do zapisów uchwał antysmogowych, które również obejmują rolników, uruchomiono odpowiednie programy wsparcia ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, jak również Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Ponadto, mając świadomość niniejszej sytuacji, do zadań Zarządu Województwa dodano przeprowadzenie do 31

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			grudnia 2021 r. analizy technologicznych możliwości dostosowania do wymagań uchwały antysmogowej działalności rolniczej, wędzarni oraz tradycyjnego wypieku chleba. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.
1719	**Gmina Tymbark**	Uwagi i wnioski do projektu aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Nawiązując do Państwa pisma znak SV-V.721.2.14.2020 z dnia 08 lipca 2020 r. w sprawie zaopiniowania projektu uchwały w sprawie przyjęcie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, poniżej składam uwagi i wnioski do opracowywanego dokumentu. Po przeanalizowaniu przedmiotowego programu informuję, że niezbędna jest zmiana treści dokumentu poprzez dostosowanie uchwały do możliwości mniejszych gmin, które nie są w stanie zapewnić od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Następny element, który może znacznie utrudnić funkcjonowanie naszej grupy dotyczy 1 dnia roboczego na przeprowadzenie kontroli. Sugerujemy, aby czas na przeprowadzenie kontroli inwentaryzacyjnej uzależnić od ilości zgłoszeń (proporcjonalnie do wyznaczonego czasu na przeprowadzenie kontroli.) To zadanie nie jest możliwe do realizowania w naszej gminie, ze względu na niedostateczną liczbę osób upoważnionych do realizacji tego zadania. Kolejne uwagi dotyczą przeprowadzania inwentaryzacji 70%budynków do końca 2020 roku oraz 90% budynków do końca 30 czerwca 2022 roku. Sugerujemy, aby zmniejszyć powyżej określone wartości do 60% do końca 2020 roku oraz 80% do końca 2022 roku. Następna uwaga do przedmiotowego programu dotyczy liczby eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej. Szansa na osiągnięcie ustalonej przez Państwa wartości może być ciężkie do osiągnięcia, ponieważ w większości mieszkańcy naszej gminy nie mają możliwości wymiany urządzeń grzewczych z własnych środków finansowania, a nasza gmina nie ma możliwości udzielenia dofinansowania do wymiany tych urządzeń grzewczych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. 3. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 4. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.
1720	**Gmina Kamionka WIelka**	Dotyczy: konsultacji ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020r. znak: SR-V.721.2.12.2020 ws. wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem), Gmina Kamionka Wielka przedkłada poniższe uwagi. Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, lub wręcz niewykonalnym. Zakup energii z OZE jest dużo droższym rozwiązaniem niż zakup wyprodukowanej w sposób konwencjonalny. Budżety gmin są w ostatnich latach bardzo mocno obciążone. Dodatkowo pandemia pogorszyła jeszcze sytuację. Samorządy nie bez powodu tworzą grupy zakupowe aby zredukować koszty zakupu energii. Inwestycje we własne instalacje OZE to plany długotrwałe i wymagające dużych nakładów finansowych. W sprawie utworzenia obowiązkowego od 1 stycznia przyszłego roku stanowiska obsługi Rządowego Programu Priorytetowego Czyste Powietrze (dalej PP Cz. P.) w porozumieniu z WFOŚiGW w Krakowie, uważamy że jest to działanie wykraczające poza kompetencje gminy. Środki w ramach wspomnianego programu rozdzielane są na poziomie centralnym (bez udziału gmin), a od dłuższego czasu prowadzone były usprawnienia programu mające na celu ułatwienie wnioskodawcom staranie się o środki. Pojawiła się nowa wersja programu, która jest już bardziej przejrzysta i mieszkańcy po zapoznaniu się z wymaganą dokumentacją nie powinni mieć już problemów z wnioskowaniem. Oczywiście chcielibyśmy zaznaczyć, że gmina aktywnie informuje o możliwościach finansowania w ramach PP Cz. P. a także innych programach dotacyjnych realizowanych zarówno ze środków własnych gminy, programach realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, programów Mój Prąd, Moja Woda a także o możliwościach odliczenia działań termomodernizacyjnych w ramach ulgi podatkowej. Zatrudniony Ekodoradca udziela kompleksowych informacji w tym zakresie. Jednak obowiązek	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przystąpienia do porozumienia z WFOŚiGW oraz utworzenie punktu obsługi PP Cz. P. bez wsparcia finansowego z zewnątrz jest przez nas nieakceptowalne. Gmina Kamionka Wielka realizuje wiele zewnętrznych programów w zakresie ograniczenia niskiej emisji. Według nas w Programie Czyste Powietrze musi pojawić się wiele zmian aby mógł sprawnie funkcjonować. Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej dotyczącej tzw. Uchwały Antysmogowej, co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałe, także na chwilę obecną jest niemożliwa do realizacji w taki sposób, aby była przeprowadzona rzetelnie. Obecnie, w związku z brakiem obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli wiąże się ściśle z brakiem możliwości pozyskania rzetelnych danych w tym zakresie. Oczywiście mamy świadomość, jak ważna jest inwentaryzacja źródeł ogrzewania i podejmujemy ciągłe działania celem ich pozyskania, jednak obserwujemy, że pozyskiwanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stałe jest utrudnione. Jeśli pojawi się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o przeprowadzonych modernizacjach — gmina będzie posiadać niemalże pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. Pojawienie się zapisu w którym to gmina będzie musiała dotrzeć do wszystkich punktów adresowych gdzie eksploatowane są urządzenia grzewcze na paliwa stałe jest w dzisiejszych realiach nie możliwe. Niesie to za sobą dodatkowe obowiązki nałożone na pracowników i dodatkowe koszty, co może być znacznym problemem zwłaszcza dla małych urzędów. Należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwie największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe". Taki zapis pozwoli nam się z niego wywiązać na tyle rzetelnie na ile to możliwe. W sprawie zapisu dotyczącego konieczności przeprowadzenia inwentaryzacji w 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku, wnioskujemy o wydłużenie tych terminów lub zmniejszenie ilości wymaganych inwentaryzacji. Gmina Kamionka Wielka cały czas podejmuje działania, które mają zinwentaryzować urządzenia grzewcze wykorzystywane przez mieszkańców, jednak obecna sytuacja epidemiologiczna całkowicie pogrążyła plany do momentu ustąpienia epidemii. Kontrole interwencyjne i planowe są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, dla gminy, która nie posiada straży gminnej jest nie do zrealizowania. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% badań próbek popiołu paleniskowego także jest zbędne. Na terenie Gminy Kamionka Wielka podczas dotychczas prowadzonych działań kontrolnych nie było uzasadnionego powodu do pobrania próbki popiołu. Dotychczas do Urzędu Gminy nie wpłynęły żadne wnioski jakoby mieszkańcy spalali odpady. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i należy ją wykonywać głównie w przypadku niepewności co do spalanego paliwa lub sytuacji kiedy trzeba potwierdzić, że osoba	oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*". Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ewidentnie popełniła wykroczenie. Przygotowanie analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski można określić jako niemożliwe do realizacji. Samorządy nie są zainteresowane programami w których „Gmina pełni rolę inwestora i jest odpowiedzialna za cały proces naboru i realizacji inwestycji". Gmina końcowo odpowiada za: opracowanie dokumentacji, inwentaryzację, selekcję obiektów, dobór przedsięwzięć, zamówienia usług i dostawy materiałów a także końcową oszczędność energii pierwotnej i trwałość przedsięwzięcia, które nie należy do zasobów gminy. Końcowe zużycie energii jak i trwałość inwestycji gwarantuje w rzeczywistości mieszkaniec, na co gmina nie może mieć realnego wpływu. W kwestii zwiększonych kosztów za ogrzewanie proponuje się rodzinom dotkniętym ubóstwem energetycznym dopłaty do wyższych kosztów ogrzewania. W tej sprawie mogą wystąpić liczne nadużycia, których gmina nie będzie w stanie kontrolować. Zwracamy także uwagę na nieprawidłowe, równe traktowanie kotłów na biomasę i kotłów węglowych. Kotły na biomasę należą do źródeł energii cieplnej pochodzącej z OZE i takie tez stanowisko przyjmują zapisy stosowane w Unii Europejskiej. Gaz natomiast, jest kopalnym źródłem energii. Różnice wynikają jedynie z różnego stosunku emisji pyłów i C02. W przypadku energii z biomasy emisja C02 równoważy się do zera, natomiast w przypadku kotłów z gazowych taka sytuacja występuje w odniesieniu do pyłów. W związku z tym, w naszej opinii nie należy wykluczać dofinansowań, a wręcz udzielać wsparcia dla energii ze źródeł odnawialnych, w tym z biomasy. Jesteśmy otwarci na rozmowy w sprawie usprawnień wspomnianych w piśmie programów wsparcia finansowego dotyczących realizacji inwestycji mających na celu ograniczenia niskiej emisji. Mamy doświadczenie, wiedzę na temat zapotrzebowania na tego typu inwestycje i chcemy pomóc w usprawnieniu udzielania środków na ten cel. Rekomendujemy przed wprowadzaniem tak drastycznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza przeprowadzenie rozmów z włodarzami małopolskich gmin oraz osób merytorycznie i finansowo odpowiedzialnych za tematy związane z programami dotacyjnymi na walkę z niską emisją w celu przedstawienia wątpliwości i xwpracowania jak najlepszych rozwiązań celem ich szybkiego i realnego wdrożenia. Wyrażamy także swoje niezadowolenie, z braku wprowadzenia jakichkolwiek zmian dotyczących uwag zgłoszonych przez gminę Kamionka Wielka podczas poprzednich konsultacji Programu Ochrony Powietrza i liczymy na uwzględnienie naszych uwag w trakcie trwających konsultacji. Liczymy na ścisłą współpracę w ramach wdrażania Programu Ochrony Powietrza ze wszystkimi, którym zależy na poprawie jakości powietrza. Mamy świadomość, że tylko wspólne, wzmożone działania mogą przynieść wymierny efekt w poprawie jakości powietrza.	przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Program nie promuje wykorzystania gazu, a najkorzystniejsze pod kątem wpływu na jakość powietrza odnawialne źródła energii. Takie samo podejście rekomenduje Europejska Agencja Środowiska, będąca jedną z agencji Unii Europejskiej. W swoim briefingu z grudnia 2019 r. wskazuje, iż istotnie wykorzystanie biomasy spowodowało redukcję emisji gazów cieplarnianych, jej wykorzystanie przyczyniło się także do wzrostu emisji pyłów oraz lotnych związków organicznych. Dlatego też rekomenduje się, by przy tworzeniu planów/strategii energetycznych i klimatycznych, zwrócić uwagę i mieć świadomość wpływu spalania biomasy na jakość powietrza. Pozwoli to zmaksymalizować korzyści klimatyczne i zdrowotne transformacji energetycznej.[397] Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1721	**Gmina Radziemice**	**Dotyczy**: uwag do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Wójt Gminy Radziemice zwraca się z prośbą o uwzględnienie poniższych uwag do nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego: • Przeznaczenie co najmniej 1% wydatków budżetu gminy na dopłaty do wymiany kotłów, instalacje OZE lub termomodernizacje u mieszkańców czy prowadzenie kilkudziesięciu kontroli gospodarstw domowych w ciągu roku, w zakresie spalania odpadów w wyznaczonym wymiarze może przekraczać możliwości personalne i finansowe Gminy.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki

[397] Źródło: Europejska Agencja Środowiska, Briefing no. 13/2019, *Renewable energy in Europe: key for climate objectives, but air pollution needs attention*, https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/7a501ab29deb42bcb87acc2c363e6e59

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• Zapis POP dotyczący" Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOSiGW w Krakowie." Uwaga: Obsługa programu Czyste Powietrze w gminach powinna być zaleceniem POP-u, a nie obowiązkiem. W przypadku wprowadzenia zapisu o obowiązku obsługi programu Czyste Powietrze żądam zapisu bezwzględnego zagwarantowania środków finansowych na obsługę w/w programu na utworzenie nowego stanowiska lub dofinansowania istniejącego. **• Zapis POP: Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. należy zatrudnić co najmniej :** 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys. - co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. - co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku miasta Krakowa - co najmniej 6 Ekodoradców. Przewidywane wsparcie ze środków RPO na lata 2021-2027. Uwagi: W przypadku nałożenia obowiązku zatrudnienia Ekodoradców w gminach proponuję wprowadzenie zapisu o zagwarantowaniu odgórnie wsparcia dla gmin na ten cel tak jak aktualnie odbywa się w to w programie „LIFE - Małopolska w zdrowiej atmosferze". Ubieganie się każdej gminy z osobna o środki na zatrudnienie Ekodoradców oraz rozliczanie kolejnego projektu nakłada na gminy następne dodatkowe obowiązki. **• Zapis POP: Wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym: - Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie.** Wskazanie grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem oraz zidentyfikowanie potrzeb w zakresie termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują. - Utworzenie i uruchomienie w oparciu o ww. analizę formy wsparcia mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym. Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania oraz realizacja programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. Uwagi: Zapis powinien być zaleceniem, a nie obowiązkiem do wykonania dla gminy. Program Stop Smog jest dla gminy dużym obciążeniem. Inwestycja u beneficjenta w całości przeprowadzana jest przez gminę. Od weryfikacji potrzeb po odbiór inwestycji. Uważam, że to zbyt duże obciążenie, mimo 70% zwrotu poniesionych na modernizację kosztów. **• Zapis POP: W ramach aktualizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy zidentyfikować i wyznaczyć obszary, które ze względów technicznych i prawnych mogą być przeznaczone pod urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW.**	finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 2. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. 4. Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Uwagi: Zapis powinien być zaleceniem, a nie obowiązkiem do wykonania dla gminy. Powodem takiego stwierdzenia jest fakt, iż w małej gminie możemy nie znaleźć takiego terenu pod taka inwestycję. Gminy różnicuje ukształtowanie terenu, klimat, mała ilość gruntów w zasobach gminy itp. Jeżeli nawet teren zostałby znaleziony może nie znaleźć aprobaty wśród mieszkańców i spowodować protesty oraz zablokowanie budowy. • Należy również wziąć pod uwagę, że tereny wiejskie, które nie mają dużych zanieczyszczeń pochodzących z sektora przemysłu i komunikacji miejskiej, nie posiadają również sieci ciepłowniczej, a sieć gazownicza jest słabiej rozwinięta, bądź nie ma jej w ogóle. • Uruchomienie programów osłonowych dla mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania jest zbyt dużym obciążeniem dla budżetu gminy. • Modyfikację zapisu (zadania wójtów burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin) dotyczącego zadań Ekodoradcy. Obecny zapis w Programie Ochrony Powietrza o zadaniach Ekodoradcy narzuca z góry zakres jego obowiązków. Taka decyzja powinna należeć do włodarza danej gminy. • Wnioskuję o ponowną modyfikację zadania dotyczącego przeprowadzenia analizy potencjalnych obszarów budowy farm fotowoltaicznych, farm wiatrowych i biogazowni w ramach studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Działanie powinno traktowane jako dobra praktyka a nie konieczność. • W jaki sposób gmina ma postąpić w przypadku wystąpienia II i III stopnia zagrożenia, gdy ten wypadnie w dzień wolny od pracy np. niedziela czy święto? • Efektywna realizacja przez gminy programów Czyste powietrze i Stop Smog będzie wywierała konieczność zatrudnienia dedykowanych przede wszystkim dla tego celu pracowników oraz zwiększenia zasobów sprzętowych jednostki, w tym stworzenia stanowiska komputerowego dla mieszkańców. Z uwagi na zakres i zróżnicowanie działań gmin w zakresie ochrony powietrza, niemożliwe jest rozszerzenie ich realizacji, bez zwiększenia zasobów kadrowych. Pracownicy gmin powinni mieć zapewnione szerokie wsparcie merytoryczne i wcześniejsze gruntowne przeszkolenie przez instytucję odpowiedzialną za ten program, czyli Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska. Wszystkie te działania wiążą się nierozłącznie z dodatkowymi kosztami. Dodatkowo należy wspomnieć, że udział gminy w programie „Stop Smog" wiąże się z poniesieniem przez nią kosztów wkładu własnego, co w przypadku obecnego stanu budżetu Gminy Radziemice oraz obecnie panującej sytuacji w kraju jest niemożliwe bez znaczącego ograniczenia realizacji innych zadań. • Odgórne narzucenie procentu wydatków budżetowych na działania związane z ochroną powietrza może spowodować problemy z realizacją innych zadań gminy. Poprawa stanu powietrza powinna być priorytetem w działaniach instytucji publicznych, jednakże realizacja	5. Analiza pod kątem wyznaczenia obszarów odpowiednich dla urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy powyżej 100 kW nie oznacza obowiązku wyznaczenia takich obszarów. W ramach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy stwierdzić, czy istnieje techniczna i prawna możliwość instalacji ww. urządzeń, a jeżeli istnieje – wskazać ww. obszary. Jeśli na całym obszarze gminy brak jest możliwości instalacji ww. urządzeń, również należy wykazać to w analizie. Pozwoli to na zaplanowanie działań związanych z rozwojem odnawialnych źródeł energii obecnie i w przyszłości oraz zabezpieczenie odpowiednich obszarów pod ewentualne inwestycje. 6. Poza wskazanymi rozwiązaniami możliwe jest także wykorzystanie kotłów na paliwa stałe, ale gwarantujących niski poziom emisji zanieczyszczeń. Brak dostępu do sieci ciepłowniczej i gazowej nie oznacza, że gmina nie powinna prowadzić działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. 7. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 8. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. 9. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska w związku z art. 379 ust. 1 Prawo ochrony środowiska kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wszystkich założeń nie zawsze jest możliwa, przede wszystkim ze względu na ograniczenia budżetowe. Obejmuje to między innymi poruszaną przeze mnie obecną sytuację, związaną z rozprzestrzenianiem się choroby Covid-19 i jej możliwymi skutkami dla polskiej gospodarki, jak również już wcześniej prognozowane zmniejszenie dochodów gmin czy konieczność dostosowania się do poszczególnych wymogów na szczeblu krajowym (m.in. zmiany w oświacie, zwiększenie płacy minimalnej). Już obecnie obowiązujący Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego określa szereg obowiązków, których wykonanie niesie za sobą znaczne koszty. Realizacja, nawet częściowa, propozycji nowego POP, może okazać się niemożliwa lub może spowodować znaczące problemy finansowe dla wielu gmin Małopolski. Kuriozalna wydawałaby się w takiej sytuacji konieczność kolejnego, znacznie obciążającego budżet jednostek wydatku, jakim byłaby ewentualna kara nałożona za niewypełnianie nowych zobowiązań POP. • W przypadku założenia wsparcia osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, konieczne jest wyznaczenie jednolitego dla województwa sposobu kwalifikacji gospodarstw do tej grupy. Dotyczy to również proponowanego systemu zaliczkowego dla takich gospodarstw. W przypadku osób ubogich energetycznie należy założyć brak lub minimalny wkład własny z ich strony. Nawet sama modernizacja ogrzewania to średni koszt minimum kilkunastu tysięcy złotych. Wysokość kosztów wraz z poszerzeniem działań termomodernizacyjnych znacząco wzrasta. Stan finansów wielu gmin nie pozwala na poniesienie takich kosztów, nawet w formie wkładu własnego w programie „Stop Smog". Natomiast wprowadzenie systemu zaliczkowego zasadne byłoby również w innych programach, w tym przede wszystkich „Czyste Powietrze". W przeciwnym wypadku, nawet dotacja ze strony jednostki samorządu terytorialnego może nie być wystarczająca do realizacji inwestycji proekologicznych przez tych mieszkańców. W tym miejscu postuluję ponownie o przeanalizowanie możliwości uruchomienia programów wsparcia gospodarstw domowych ubogich energetycznie w ramach kolejnego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego. • Rozwój montażu odnawialnych źródeł energii jest niewątpliwie słuszny, jednak konieczność preferencyjnego dotowania tych instalacji, przed np. ogrzewaniem gazowym, elektrycznym czy na biomasę, może wykluczyć osoby o gorszej sytuacji finansowej z ubiegania się o dofinansowanie w ogóle. Inwestycja w OZE jest zdecydowanie bardziej kosztowna w momencie jej montażu. Jednocześnie w przypadku starszych, nieocieplonych budynków, montaż instalacji OZE zasadny będzie jedynie przy jednoczesnej głębokiej termomodernizacji. W przeciwnym wypadku koszty eksploatacji będą niewspółmiernie wysokie do oczekiwanych korzyści, w porównaniu z ogrzewaniem np. gazowym. Jednocześnie nie wszyscy właściciele takich budynków są w stanie podołać obciążeniom finansowym związanym z taką inwestycją, nawet jeżeli nie zaliczają się do grona osób ubogich czy ubogich energetycznie. W takim przypadku nie mają możliwości uzyskania wystarczającego wsparcia ze środków publicznych.	Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Gmina zgodnie z ww. przepisami zobowiązana jest zapewnić możliwość kontroli. Poza utworzeniem straży międzygminnej możliwe jest również przeprowadzanie kontroli poza tygodniem roboczym w ramach art. 151 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. *Kodeks pracy*. W ten sposób realizowany jest obecnie m.in. obowiązek informowania przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (Regionalne Wydziały Monitoringu Środowiska) o ryzyku przekroczenia poziomu informowania bądź alarmowego poza tygodniem roboczym. 10. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 11. By ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• Wnoszę ponownie o powołaniu przepisów, które będą narzucały większą współpraca z WFOŚiGW, NFOŚiGW, zakładami energetycznymi, kominiarzami, nadzorem budowlanym itp. Odnośnie danych potrzebnych do uzupełnienia bazy, ponieważ są one nie przekazywane bądź są udostępniane częściowo, czyli bez podania punktu adresowego. Stwarza to duży problem, ponieważ bez znajomości adresu do bazy inwentaryzacji nie wprowadzimy udostępnionych danych. Zachodzi konieczność uregulowania kwestii związanych z ochroną danych osobowych poszczególnych beneficjentów tak, aby przekazanie adresu budynku, w którym wykonano inwestycję (wymiana pieca, termomodernizacja, instalacja OZE itp.) nie stanowiła problemu lub umożliwić wprowadzanie tych danych instytucjom, które udzieliły dofinansowania lub mają wiedzę na temat prowadzonych inwestycji. Wnoszę o wypracowanie wspólnego stanowiska z tymi instytucjami, które są w posiadaniu danych potrzebnych do uzupełnienia bazy inwentaryzacyjnej i ujednolicenie zasad. • Zakup energii elektrycznej pochodzącej z OZE na potrzeby jednostek samorządu terytorialnego powinien być zależny od możliwości takiego zakupu oraz jego cen. Nie można dopuścić do sytuacji, aby gmina ponosiła niewspółmiernie wysokie koszty jedynie w celu realizacji tego zapisu lub nawet kary, w przypadku gdy nie ma technicznej możliwości zakupu takiej energii. Program Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego przewiduje wprowadzenie wielu obciążeń finansowych dla gmin Małopolski. W przypadku wejścia w życie POP niemożliwe będzie ich wprowadzenie, bez ograniczeń w realizacji innych zadań gminy. Natomiast w przypadku nie wykonania założeń POP, gmina może zostać ukarana karą finansową przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska. To spowodowuje kolejne utrudnienia dla realizacji założeń POP. Już te obecne wymagają znaczących nakładów finansowych i poszerzenia kadry – jeden zatrudniony pracownik, ekodoradca, nie ma możliwości obsługi wszystkich aspektów określonych w POP. Tym samym, konieczne jest zatrudnienie kolejnych pracowników, co generuje dodatkowe koszty dla samorządów. Zasadne jest dostosowanie założeń Programu Ochrony Powietrza do rzeczywistych możliwości mieszkańców Małopolski i jednostek samorządu terytorialnego. Zbyt obszerne określanie zadań samorządów może spowodować nie tylko brak poprawy wdrażania rozwiązań chroniących klimat i powietrze, ale także ich spowolnienie – w przypadku kar za brak realizacji zaktualizowanego POP. Z uwagi na możliwości mieszkańców, kolejne zmiany powinny zostać wprowadzane stopniowo i z rozróżnieniem dotyczącym nowych i istniejących budynków, a w przypadku tych drugich – ich stanu i konieczności ewentualnych modernizacji.	12. Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska czy Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. *programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). **Ponadto w oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 13. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 14. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”.
1722	**Gmina Rzezawa**	**Utworzenie i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚIGW w Krakowie.** Utworzenie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze wiąże się z koniecznością poniesienia przez gminę dodatkowych kosztów związanych z zatrudnieniem pracownika i zorganizowaniem mu nowego stanowiska pracy. W obecnej sytuacji jest to niemożliwe do zrealizowania ze względu na ograniczony budżet gminy i brak wolnych pomieszczeń biurowych. Ponadto zasadnym jest przedstawienie wstępnych zapisów Porozumienia z WFOŚiGW, stąd też nie możemy ustosunkować się do tego tematu. **Zatrudnienie Ekodoradcy** Zatrudnienie Ekodoradcy również powoduje powstanie dodatkowych kosztów związanych z zatrudnieniem nowego pracownika, wydzieleniem osobnego pomieszczenia biurowego i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		urządzeniem stanowiska pracy. Jest to kolejne obciążenie dla JST. Zasadnym byłoby zatrudnienie jednego Ekodoradcy dla kliku gmin lub dla całego Powiatu. Ekodoradcy pełniłby dyżury każdej z gmin w wyznaczone dni tygodnia i w określonych godzinach, podobnie jak prowadzone są porady prawne, a koszty mogłyby zostać podzielone między gminami, powiatem i WFOŚiGW. **Przeprowadzenie inwentaryzacji co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 oraz OZE.** Modyfikacja procentowej ilości budynków przeznaczonych do inwentaryzacji zarówno w roku 2021 jak i 2022 jest niekorzystna na JST. Ze względu na braki kadrowe nie ma możliwości przeprowadzenia tak dużej ilości inwentaryzacji budynków przez referat Ochrony Środowiska. Ponadto należy doprecyzować zapis dotyczący wcześniej skontrolowanych już budynków jednocześnie widniejących jako zinwentaryzowane, czy przewidziana inwentaryzacja również je uwzględnia, czy należy inwentaryzować je ponownie. **Przeprowadzenie kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska.** Pracownicy urzędu gminy mają możliwość przeprowadzenia kontroli wyłącznie w godzinach pracy urzędu. Należałoby rozważyć możliwość kontroli przez osoby przeszkolone w tym zakresie i nie powiązane z urzędem gminy. Ponadto czynności związane z poborem próbek popiołu powinny być wykonywane przez osoby przeszkolone w tym zakresie i wyposażone w odpowiednie urządzenia. Próbki powinny być dostarczane do akredytowanych laboratoriów, co wiąże z dodatkowym kosztami. Przeprowadzanie badań laboratoryjnych generowałoby duże obciążenie finansowe dla Gminy. **Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie wraz z przygotowaniem bazy danych o osobach, które spełniają wymagania Programu STOP Smog i wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym.** Warunkiem przystąpienia do Programu Stop Smog jest wymiana minimum 2% łącznej liczby budynków jednorodzinnych w gminie. Określenie takiej ilości chętnych osób prowadzących gospodarstwa domowe jest trudne do osiągnięcia. Osoby które określane są mianem „ubóstwem energetycznie" nie informowały dotychczas tutejszego urzędu o chęci przystąpienia do programu. Dodatkowo gmina jest zobligowana do pokrycia 30% kwoty dofinansowania, co wiąże się z zabezpieczeniem środków w budżecie gminy. Ponadto programy dla osób dotkniętych ubóstwem prowadzone są przez programy rządowe i nie zachodzi konieczność ich powielania. **Rekomendowane przeznaczenie co najmniej 1% dochodów własnych roczni na działalność z ochroną powietrza.**	dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Nie ma przeciwwskazań, by gminy podejmując inicjatywę występowały do WFOŚiGW w celu przedstawienia warunków porozumienia w sprawie obsługi Programu Czyste Powietrze. Obecnie już 54 gmin w województwie zdecydowały się na współpracę z WFOŚiGW we wdrażaniu Programu. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Utworzenie stanowisk na poziomie powiatów, tj. zatrudnienie 22 Ekodoradców, którzy mieliby obsługiwać mieszkańców niemal 3,5 mln województwa jest byłoby dalece niewystarczające. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Modyfikacja zapisów związanych z ilością dochodów własnych przeznaczonych na działania związane z ochroną powietrza w rozróżnieniu na gminy miejskie i wiejskie, dysponujące różnym budżetem.	inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Dotychczas zinwentaryzowane budynki wykazuje się jako zinwentaryzowane. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany %

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska *„Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu *„Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.
1723	**Miasto Oświęcim**	Uprzejmie informuję, że składam następujące uwagi do załącznika nr 1 ww. projektu uchwały: Ad.1 Działania naprawcze	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Działanie 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej. Zadania wszystkich instytucji publicznych (str.41): 1)Bez uwag 2)Brak środków finansowych na realizację tak dużych inwestycji. Ad.2 Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin: 1)Miasto Oświęcim w ramach własnych środków finansowych udziela dotacji do wymiany starych źródeł ciepła na nowe ekologiczne źródła grzewcze. Z posiadanych informacji wynika, że niewielu mieszkańców miasta skorzystało w 2019r. z Programu Czyste Powietrze, ponieważ Program ten jest w mojej ocenie zbyt mocno zbiurokratyzowany oraz jest duży problem komunikacyjny, a także zbyt wolne rozpatrywanie wniosków. Sugeruję, aby jednostce zarządzającej tym projektem został zwiększony potencjał oraz nastąpiła poprawa komunikacji co powinno przełożyć się na większą dostępność mieszkańców każdej gminy do tego programu. 2)Miasto planuje zatrudnić jednego ekodorace. Praca ekodoradcy wskaże, czy istnieje konieczność utworzenia drugiego etatu. Proponuję nie narzucać gminie konieczności zatrudnienia określonej liczby ekodoradców. Miasto Oświęcim prowadzi działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in. udzielanie dotacji z budżetu miasta oraz edukację ekologiczną w tym zakresie. 3)Bez uwag 4) Od dnia 1 stycznia 2020r. na stronie Urzędu Miasta (zakładka „DLA MIESZKAŃCA – Stan jakości powietrza") zamieszczana jest informacja o aktualnej jakości powietrza, o wprowadzonym stopniu zagrożenia itp. Wyniki pomiarów pochodzą z automatycznej stacji pomiaru jakości powietrza zainstalowanej na terenie miasta Oświęcim. Dodatkowo informuję, że Miasto udostępniło formularz Ekointerwencji do zgłoszenia naruszeń przepisów ochrony środowiska. 5)Bez uwag. 6,7) W związku z podejmowanymi interwencyjnymi jak i stanem kadrowym Straży Miejskiej w Oświęcimiu może wystąpić problem z wykonaniem kontroli w przeciągu jednego dnia od otrzymania zgłoszenia z uwagi na ilość otrzymywanych zgłoszeń dotyczących nieprawidłowości związanych ze spalaniem odpadów. Tak samo wygląda sytuacja odnośnie kontroli planowanych. W chwili obecnej kontrole Straży Miejskiej odbywają się w przeważającej większości na skutek zgłoszeń od mieszkańców, zbyt	W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: *„Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mała liczba pracowników nie pozwoli na przeprowadzenie kontroli planowanych w takiej ilości jaką nakłada na nas przedstawiony program. 8) Brak środków finansowych na przeprowadzenie analizy mającej na celu określenie skali ubóstwa energetycznego w mieście. 9) Miasto realizuje program osłonowy w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania na podstawie uchwały Nr LII/1—7/18 Rady Miasta Oświęcim z dnia 29 sierpnia 2018r. w sprawie lokalnego programu pomocy społecznej w postaci Lokalnego Programu Osłonowego dla najuboższych mieszkańców miasta Oświęcim, którzy ponoszą zwiększone koszty grzewcze lokalu mieszkalnego związane z trwałą zmianą systemu ogrzewania opartego na paliwie stałym na jeden z systemów ekologicznych. 10) Bez uwag 11) Proponuję podwyższyć udziały gmin z tytułu opłat za korzystanie ze środowiska i administracyjnych kar pieniężnych pobieranych na podstawie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz przepisów szczególnych, stanowiących dochód budżetu gminy, tym bardziej że Miasto udziela dotacji na różne zadania z zakresu ochrony środowiska, a w tym na ochronę powietrza. Ponadto środki przekazywane przez gminy z tytułu opłat za korzystanie ze środowiska do Wód Polskich powinny być częściowo zwracane do gmin co wpłynęłoby na zwiększenie dochodów przeznaczanych na ochronę powietrza. 12) Bez uwag. Ad.2.Działanie 2. Ograniczenie emisji z sektora transportu. Zadania wszystkich instytucji publicznych (str.52): 1)Zapisy będą stosowane w specyfikacjach do zamówień publicznych. Ad.3 Działania krótkoterminowe. Zadania wspierające realizację planu działań krótkoterminowych (str.60): 3) W grudniu 2017r. do Starostwa Powiatowego w Oświęcimiu została przesłana lista kontaktów do podmiotów i instytucji, które powinny być powiadomione przez Powiatowe Centrum Zarządzania Kryzysowego w Oświęcimiu o wprowadzeniu II i III stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Lista jest na bieżąco aktualizowana.	wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Dotychczasowe efekty pracy Ekodoradców w gminach wykazały zasadność ich działań, dlatego też w ramach Programu jednym z obowiązków jest konieczność powołania takiego stanowiska w każdej gminie. Wskazanie większej liczby stanowisk Ekodoradców w gminach większych ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu realizowanych działań. Działaniem Ekodoadców jest m.in. wspieranie mieszkańców, co oznacza, że w większych gminach udzielanych będzie więcej porad, a m.in. działania edukacyjne prowadzone będą w większym zakresie. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to odciążyć pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ad.8.1. Proszę o przeanalizowanie danych zawartych w ankiecie inwentaryzacyjnej, które będą wykorzystane do monitorowania efektów poprzez bazę inwentaryzacyjną źródeł grzewczych. W związku z powyższym uważam, że należy szukać takich rozwiązań, które nie będą biurokratyzować działań po stronie samorządów i nakładać nowych obowiązków bez zapewnienia dodatkowych wpływów finansowych. Należy opracować mechanizmy i procedury zachęcające beneficjentów do korzystania z zewnętrznych środków finansowych. Ponadto oczekujemy, że województwo małopolskie zdecydowanie mocniej zaangażuje się także finansowo we wspieranie walki o czyste powietrze, a nie tylko przerzuci odpowiedzialność i skutki finansowe na barki samorządu lokalnego.	roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. By ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. Pozwoli to również na obniżenie kosztów zadania. Programy osłonowe realizowane przez gminy powinny zostać utrzymane. Zadanie wskazane w Programie nie ma na nie wpływu. Zgodnie z art. 291 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo* ochrony *środowiska* do kompetencji Ministra właściwego do spraw klimatu należy ustalanie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska. Ad. 8.1. Zakres ankiety zostanie przeanalizowany. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*", a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*".
1724	**Gmina Zator**	Dotyczy: Konsultacji Programu ochrony powietrza - opinia Gminy Zator Gmina Zator opiniuje negatywnie projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, przedstawiając poniżej kilka uwagi: 1.Program zobowiązuje Gminy do zapewnienia od 2022 r. co najmniej 50%, a od 2025 r. 100% udziału energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych w energii zużywanej w ciągu roku przez gminne budynki użyteczności publicznej. Budżety Gmin nie są w stanie udźwignąć w tak krótkim terminie sfinansowania inwestycji w wielu budynkach użyteczności publicznej. 2.Projekt Programu nakłada obowiązek utworzenia i utrzymania punktów obsługi programu Czyste Powietrze oraz sugeruje czynny udział w realizacji innych programów. Jednak obecnie nie ma stworzonych mechanizmów partycypowania w kosztach ze strony instytucji zarządzających niniejszymi programami. Mamy świadomość większych możliwości dotarcia do społeczeństwa przez Gminy, ale w takim przypadku te jednostki samorządu terytorialnego powinny mieć na to specjalne środki finansowe. Program jedynie przewiduje wsparcie kosztów zatrudnienia Ekodoradców oraz utworzenie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW (nie wiadomo na czym będzie polegało przedmiotowe porozumienie). 3.Program zobowiązuje wójtów do współpracy z kominiarzami i powiatowymi inspektoratami nadzoru budowlanej w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe. Brak jest mechanizmów umożliwiających sprawną wymianę informacji oraz nie istnieje możliwość wymuszenia przekazywania takich informacji przez kominiarzy. Ponadto, obecnie funkcjonująca Baza inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce, wymaga dużego zaangażowania czasowego, aby na bieżąco aktualizować wszelkie dane. Stworzenie Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków prawdopodobnie będzie skutkowało dublowaniem się wprowadzanych informacji. 4.Kontrole interwencyjne palenisk w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia mogą być trudne do wykonania dla małych gmin nie dysponujących strażą gminną, gdzie pracownicy urzędów są obciążeni innymi obowiązkami. Proponuje się wydłużenie tego czasu do 3 dni roboczych. Dodatkowo, zobowiązanie w przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku, do pobrania i zlecenia badania próbki popiołu z paleniska wydaje się nieracjonalne, bowiem taka czynność będzie wykonywana w oderwaniu od rzeczywistości zastanej podczas oględzin kotłowni i urządzenia grzewczego. Nie będzie to w żaden sposób	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		związane z wiarygodnym podejrzeniem spalania substancji nieprzeznaczonych do tego celu. Co istotne, będzie to stanowiło realnie wysoki koszt dla gmin. 5.Prowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji OZE oraz kontroli palenisk może być niewykonalne, ze względu na obecny w kraju stan epidemii i związane z nim ograniczenia 6.Gmina nie jest w stanie (finansowo) wprowadzić programu osłonowego dla najuboższych. Od 2016 roku Gmina Zator corocznie przeznacza już znaczne środki na swój własny program wymiany przestarzałych źródeł ciepła. 7.Gmina nie może zapewnić poziomów (30% od 2023 r. i 10% od 2027 r.) liczby eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie będą spełniać wymagań uchwały antysmogowej, bowiem tego typu inwestycje związane są w znacznej mierze z sytuacją finansową poszczególnych gospodarstw domowych. Programy pomocowe mogą nie być wystarczające dla zrealizowania tak dużej ilości modernizacji systemów ogrzewania. 8.Zielone zamówienia publiczne - podane propozycje zaostrzenia norm emisji spalin w zamówieniach publicznych wydają się racjonalne. Należy jednak zastanowić się, czy przy udzielaniu zamówienia publicznego stosować je jako jedno z kryteriów wyboru wykonawcy, czy jako konieczny warunek uczestnictwa w postępowaniu. W pierwszym przypadku wykonawca otrzymuje dodatkowe punkty za pojazdy z wyższą normą emisji spalin. W drugim przypadku (bezwzględny warunek udziału) zamawiający może narazić się na zarzut faworyzowania niektórych wykonawców, a więc naruszenia uczciwej konkurencji w sytuacji, gdy obowiązujące przepisy dopuszczają do ruchu pojazdy nie tylko z najwyższą normą emisji spalin. Podsumowując przedstawione powyżej propozycje, uważamy, że obszar całej małopolski powinien być traktowany równo pod względem podziału środków samorządu województwa. Na jakość powietrza w obrębie Krakowa znacząco oddziałuje również zachodnia część województwa. Mając to na uwadze, nie powinno się tworzyć, preferencyjnych warunków finansowania dla miejscowości / gmin bezpośrednio sąsiadujących z miastem Krakowem z pominięciem pozostałych.	międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Ponadto, nie ma przeciwwskazań, by gminy podejmując inicjatywę występowały do WFOŚiGW w celu przedstawienia warunków porozumienia w sprawie obsługi Programu Czyste Powietrze. Obecnie już 54 gmin w województwie zdecydowały się na współpracę z WFOŚiGW we wdrażaniu Programu. W momencie utworzenia Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków dane z aktualnie prowadzonej przez województwo bazy zostaną wyeksportowane i zaimportowane CEEB. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W roku 2020 nie wskazuje się żadnego celu do osiągnięcia w tym zakresie. Gmina może nadal realizować swoje działania, które wspierają osoby najuboższe np. oferując dofinansowanie do wymiany urządzenia grzewczego. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Zamawiający nie będzie faworyzował określonej grupy oferentów, a stosował się do zapisów aktów prawa miejscowego, jakim jest Program ochrony powietrza. Działanie nie ma na celu ograniczenie konkurencyjności, ale poprawę jakości powietrza. Nie wprowadza się dodatkowych form wsparcia dla gmin sąsiadujących z Krakowem. Wsparcie oferowane z poziomu województwa jest jednakowe dla wszystkich gmin.
1725	**Gmina Osiek**	W odpowiedzi na pismo z dnia 2 lipca 2020r. znak: SR-V.721.2.12.2020 dotyczącego wydania opinii do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Urząd Gminy w Osieku przesyła opinię. **1.Utworzenie i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze.** Program ten jest programem rządowym i w związku z powyższym nie wydaję się być celowym tworzenie punktów obsługi tego programu w gminach. Zaproponowana procedura wnioskowania o dotację jest skomplikowana, poziom dofinansowania niski, a przyjęcie zasady refundacji kosztów wyklucza najuboższych. Program ten działałby skuteczniej gdyby Urzędy Gmin samodzielnie mogły wnioskować o środki finansowe, podobnie jak w przypadku Programu Ograniczenia Niskiej Emisji (PONE) ze współpracą z WFOŚiGW. **2.Prowadzenie akcji informacyjnych o wymaganiach uchwały antysmogowej oraz o dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów.** Urząd Gminy prowadzi takie akcje poprzez zamieszczanie informacji na stronie internetowej, na tablicach ogłoszeń, a także rozdawanie ulotek w UG Osiek. Ponadto pracownicy urzędu niejednokrotnie odpowiadali na pytania mieszkańców odnośnie ww. kwestii. **3.Inwentaryzacja źródeł ciepła.** W roku 2019 do każdego punktu adresowego wysłano ankietę nt. źródeł ciepła. Zaledwie 25-30% mieszkańców zaangażowało się w wypełnianie ankiet i odsyłanie ich do UG. Na chwilę obecną nie ma uregulowań prawnych, które zobowiązałyby mieszkańców do udziału w ankietyzacji. Niestety zewnętrzne firmy również nie gwarantują przeprowadzenia inwentaryzacji 100% źródeł ciepła. **4.Kontrole.** Zadanie dotyczące prowadzenia kontroli wskazane w projekcie programu ochrony powietrza jest ważne, jednakże mogło by być skuteczniej realizowane przez organy posiadające więcej uprawnień kontrolnych. Gmina Osiek nie posiada własnej straży gminnej, w związku z czym kontrole prowadzone są przez upoważnionego pracownika gminy, który nie ma kompetencji np.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami Nowy regulamin Programu Czyste Powietrze wskazuje również na możliwość łączenia Programu z dofinansowaniem z gminy. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		do wystawiania mandatów. Ponadto w małych gminach na stanowisku (czy też wydziale) dotyczącym ochrony środowiska jest tylko jedna osoba. Obowiązek przeprowadzania kontroli prewencyjnych podczas I, 2 i 3 stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza oznaczałby, że pracownik merytoryczny w miesiącach grzewczych musiałby się zajmować tylko kontrolami. Wraz z pojawieniem się tego obowiązku Urząd Gminy powinien otrzymać środki finansowe na dodatki specjalne dla pracowników lub umowy zlecenie do realizacji ww. kontroli. **5.Wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym.** Urząd Gminy w Osieku prowadzi program dotacyjny do wymiany starych źródeł ciepła na nowe spełniające wymogi ekologiczne. W 2019r. udzielono dotacji do wymiany starego źródła ciepła na nowe proekologiczne źródło ciepła wszystkim wnioskodawcom (74 osoby), którzy spełniali wymogi formalne programu. Na chwilę obecną mamy zapewnione środki finansowe dla 70 wnioskodawców. Stworzenie jeszcze jednego programu dotacyjnego dla mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym jest potrzebne, ale nie jest możliwe do udźwignięcia przez budżet zwłaszcza niewielkich gmin. **6.Zużycie energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych.** Wyznaczone terminy zobowiązujące gminy do zapewnienia co najmniej 50% od 2022r. i 100% od 2025r. zużycia energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej są za krótkie. Budowa instalacji fotowoltaicznych wiąże się z potrzebnym czasem oraz z nakładami finansowymi. Gmina Osiek nie jest w stanie udźwignąć ciężaru wykonania ww. instalacji na wszystkich budynkach użyteczności publicznej w tak krótkim czasie. Podsumowując, problem zanieczyszczonego powietrza jest bardzo poważny i dotyczy każdego mieszkańca Polski przez cały rok. Wszystkie działania zmierzające do poprawy jakości powietrza są konieczne. Jednakże, wraz z dodatkowymi obowiązkami powinny się pojawić też dodatkowe środki finansowe, tak by była możliwość realizowania danych zadań.	i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska w związku z art. 379 ust. 1 Prawo ochrony środowiska kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Gmina może nadal realizować programy wsparcia, które kierowane są także do osób najuboższych jednocześnie angażując się w dotarcie do grupy mieszkańców dotkniętych najuboższych mieszkańców. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1726	**Gmina Polanka Wielka**	Na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. (t.j. Dz. U. z 2020r., poz. 1219) Prawo ochrony środowiska Wójt Gminy Polanka Wielka przekazuje opinię dot. projektu uchwały programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego: 1. Ekonomiczny i techniczny brak możliwości zapewnienia przez Gminę Polanka Wielka produkcji energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii w budynkach użyteczności publicznej na poziomie: a) 50% od 2022 roku b) 100% od 2025 roku, 2. Utworzenie i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze od 01.01.2021 roku wiąże się z koniecznością poniesienia przez Gminę Polanka Wielka dodatkowych środków finansowych na obsługę, co w chwili obecnej oraz w prognozie na przyszłe lata jest niemożliwe. 3. Zatrudnienie od 1.01.2022 roku Ekodoradcy w Urzędzie Gminy Polanka Wielka wiąże się z koniecznością poniesienia przez Gminę Polanka Wielka dodatkowych środków finansowych na obsługę, co w chwili obecnej oraz w prognozie na przyszłe lata jest niemożliwe. 4. Obowiązek docierania z informacją do każdej nieruchomości na której eksploatowany jest kocioł na paliwo stałe od 2021 roku jest wysoce nie ekologiczne w związku z koniecznością stałego drukowania materiałów wobec rozwoju mediów społecznościowych oraz szeroko pojętego zasobu internet. 5. Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła na poziomie 70% w terminie do końca 2021 jest technicznie niemożliwe. 6. Liczba kontroli palenisk domowych planowana od 2023 roku na poziomie 120 kontroli rocznie jest technicznie niemożliwa z punktu widzenia jednego pracownika zatrudnionego na stanowisku ds. ochrony środowiska.	**NIE UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej **zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku.** Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Liczby kontroli systemowych zaproponowane w Programie oparte są na dotychczasowych działaniach gmin raportowanych w sprawozdaniach. Od roku 2023 konieczne jest zwiększenie liczby kontroli systemowych z uwagi na wejście w życie wymagań uchwały antysmogowej dotyczących kotłów pozaklasowych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1727	**Gmina Andrychów**	Dotyczy: konsultacji w sprawie propozycji zapisów aktualizacji Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego, cz.II W nawiązaniu do ogłoszenia o przystąpieniu do opracowania projektu aktualizacji Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego Burmistrz Andrychowa przedkłada następujące uwagi: **Zapis POP:** **Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie.** **Uwagi:** Nadal podtrzymuję stanowisko wyrażone podczas poprzednich konsultacji, że obsługa programu Czyste Powietrze w gminach powinna być zaleceniem POP-u, a nie obowiązkiem. Środki w ramach wspomnianego programu rozdzielane są na poziomie centralnym (bez udziału gmin), a od dłuższego czasu prowadzone były usprawnienia programu mające na celu ułatwienie wnioskodawcom staranie się o środki. Pojawiła się nowa wersja programu, która jest już bardziej przejrzysta i mieszkańcy po zapoznaniu się z wymaganą dokumentacją nie powinni mieć już problemów z wnioskowaniem o środki. Oczywiście chcielibyśmy zaznaczyć, że gmina aktywnie informuje o możliwościach finansowania w ramach Programu Czyste Powietrze, a także innych programach dotacyjnych realizowanych zarówno ze środków własnych gminy, programach realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, programów Mój Prąd, a także o możliwościach odliczenia działań termomodernizacyjnych w ramach ulgi podatkowej. Zatrudniony Ekodoradca udziela kompleksowych informacji w tym zakresie. Jednak obowiązek przystąpienia do porozumienia z WFOŚiGW oraz utworzenie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze bez wsparcia finansowego z zewnątrz nie zostanie przez nas zaaprobowane. **Zapis POP:** **Prowadzenie w gminach objętych uchwałą antysmogową dla Małopolski, akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe (dotyczy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych)** **Uwagi**: Nadal podtrzymuję stanowisko wyrażone podczas poprzednich konsultacji dotyczące powyższego zapisu. Proponuję prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej poprzez rozpowszechnianie informacji za pomocą dostępnych kanałów – np. BIP, Facebook, ogłoszenia w kościołach, lokalne media oraz radio, tablice ogłoszeń i inne wykorzystywane przez Urząd. Obowiązek dotarcia co najmniej raz w roku do każdego punktu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu wykonania pełnej inwentaryzacji gmina może przekazywać informację wszystkim

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		adresowego nakłada kolejne obciążenia finansowe na gminę. Proponuję określić ilość punktów adresowych, do których należy dotrzeć z informacją o uchwale antysmogowej. W Rozstrzygnięciu Zarządu Województwa Małopolskiego znalazła się adnotacja, że obowiązek ten zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. Nie zgadzam się z tą propozycją, ponieważ wysyłając do mieszkańców decyzje naliczające wysokość podatku, bez wcześniejszego sprawdzenia bazy źródeł ogrzewania nie posiadamy wiedzy czy dany mieszkaniec posiada kocioł na paliwo stałe. Ponowna weryfikacja każdego punktu adresowego pod kątem sprawdzenia rodzaju ogrzewania zajmie wiele tygodni. Dlatego jeszcze raz wnoszę o możliwość informowania za pomocą wszelkich dostępnych kanałów informacyjnych lub określenie ilości budynków, jakie gminy powinny poinformować w ciągu roku. **<u>Zapis POP:</u>** **Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych.** **<u>Uwagi:</u>** Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2022 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, lub wręcz niemożliwym w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwy. Zakup energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co na pewno wpłynie na i tak już obciążony w związku z pandemią budżet gminy.	mieszkańcom, w ten sposób mając pewność, że informacja dotrze do mieszkańców eksploatujących źródło niespełniające wymagań uchwały antysmogowej. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku.
1728	**Gmina Bukowno**	OPINIA Na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 ze zm.), w związku z pismem Marszałka Województwa Małopolskiego z dnia 02.07.2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020 o wydanie opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. **Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek wskazanymi w aktach wyższego rzędu**. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		małopolskiego, obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska (data wpływu 07.07.2020 r.) Burmistrz Miasta Bukowno postanawia zaopiniować negatywnie projektem uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego wraz z załącznikami nr 1 i 2, przedłożony pismem Marszałka Województwa Małopolskiego z dnia 02.07.2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020. Uzasadnienie Dnia 07.07.2020 r. wpłynęło do Urzędu Miejskiego w Bukownie pismo Marszałka Województwa Małopolskiego z dnia 02.07.2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020 o wydanie opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska. Po przeanalizowaniu projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego wraz z: • Załącznikiem nr 1 - Streszczenie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, • Załącznikiem nr 2 - Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, Burmistrz Miasta Bukowno postanowił zaopiniować negatywnie ww. projekt dokumentu. Przede wszystkim Program ten w bardzo istotnym stopniu ingeruje w budżety samorządów - rekomendowane jest przeznaczenie co najmniej 1 % dochodów własnych rocznie na działania związane z ochroną powietrza. Zdaniem organu opiniującego zakładane jest zbyt duże zaangażowanie samorządów gminnych (finansowe i kadrowe) w pomoc mieszkańcom w skorzystaniu z dofinansowania do wymiany źródeł ogrzewania, termomodernizacji budynków i wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz w pomoc osobom dotkniętym ubóstwem energetycznym, bez gwarancji dofinansowania z zewnętrz, z pominięciem innych instytucji odpowiedzialnych za ochronę powietrza (prawie wszystkimi obowiązkami obarczone są gminy, a pozostałe instytucje odpowiedzialne za ochronę powietrza będą praktycznie tylko koordynować, nadzorować i karać gminy za brak realizacji zadań). Wskazane w projekcie Programu źródła potencjalnego finansowania są na tym etapie fikcją i maja na celu jedynie wskazanie nazw ewentualnych programów/ budżetów/ źródeł w kolejnej perspektywie finansowej, bez żadnych konkretów. Ani regionalny program operacyjny, ani programy na poziomie centralnym, ani nowe konkursy w ramach EOG, czy programy krajowe (np. STOP SMOG) nie mogą na ten moment stanowić żadnego źródła pokrycia wydatków, bo	obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Nie jest to możliwe na etapie tworzenia Programu ochrony powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nie są uszczegółowione i nie mają pokrycia w rzeczywistych środkach finansowych/ wytycznych realizacyjnych. Zmniejszenie dochodów gminy ze względu na COVID jest już odczuwalne. Gmina będzie musiała ograniczyć wydatki (zwłaszcza inwestycyjne) nawet już w ramach bieżącego budżetu na 2020 r. Wyznaczone w projekcie Programu niżej wymienione działania i terminy ich realizacji są nierealne do wykonania. Stanowisko do działań (kod działania: PL12_ONE) długoterminowych 8.2.1.: Zadania do realizacji Zadania wszystkich instytucji publicznych (w tym gmin)/ KWESTIONOWANE PRZEZ GMINĘ BUKOWNO: 1) Przy finansowaniu ze środków publicznych instalacji grzewczych na paliwa stałe o mocy do 1 MW instytucje publiczne zobowiązane są zapewnić: • finansowanie od 1 stycznia 2022 r. wyłącznie do instalacji zasilanych biomasą (z wyłączeniem projektów w trakcie realizacji), • finansowanie od 1 stycznia 2023 r. wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą o emisji cząstek stałych do 20 mg/m3 (przy 10% O2), • stosowanie zbiorników buforowych jako obowiązkowe w przypadku kotłów z ręcznym podajnikiem paliwa (kotły zgazowujące) oraz zalecane w przypadku kotłów z automatycznym podawaniem paliwa. Minimalna pojemność zbiorników buforowych powinna być zgodna z dokumentacją techniczną kotła. Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączonych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m3 (przy 10% O2). **Na terenie województwa małopolskiego powinno być dopuszczone spalanie drewna. Również punkt 6.2 Scenariusze realizacji działań i zmian wielkości emisji w roku prognozy powinny dawać taką możliwość.** **Zadanie w tym okresie jest niemożliwe do realizacji z uwagi na brak odpowiednich mechanizmów na tym poziomie i w tym etapie przygotowywania programów m.in. RPO WM na lata 2021-2027. Biorąc pod uwagę stopień zaawansowania przygotowania POP i uchwalania nowego budżetu UE nie da się wykonać zadania nawet na etapie przygotowania koncepcji finansowania. Na poziomie samorządów bez oparcia o zewnętrzne źródła finansowania brak możliwość włączenia środków własnych w takiej**	1) Na terenie województwa jest możliwe spalanie drewna. Ograniczenie dotyczy dofinansowywania wskazanych rodzajów urządzeń. W Programie wskazano, iż ograniczenie nie obejmuje projektów w trakcie realizacji (m.in. RPO na lata 2014-2020) 2) W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 1/ Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		perspektywie czasowej. Ponadto zobowiązanie do zastosowania jakichkolwiek preferencji dla wyższego poziomu dofinansowania bez znajomości konkretnych rozwiązań na poziomie budżetu województwa (ew. programów krajowych) nie może być adresowane do gmin. 2) Gmina (także powiat i województwo) zobowiązana jest zapewnić, że od 2022 r. co najmniej 50% a od 2025 r. 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych (wymieniony w 5 punktach sposób osiągnięcia celów). Niemożliwy do realizacji we wskazanych latach. Budynki będące własnością gminy były budowane kilkanaście-kilkadziesiąt lat temu. Pomimo przeprowadzonych termomodernizacji wcześniejsze normy nie były tak restrykcyjne jak obecnie, a ma to znaczący wpływ na zużycie energii elektrycznej. Tym samym niemożliwe będzie osiągnięcie poziomu 50% od roku 2022 i 100% od roku 2025. Planowane przez gminę inwestycje OZE nie pozwolą na osiągnięcie ww. wskaźników, a zakup w 100 % energii z OZE jest praktycznie nierealne. Zaproponowane działania zmierzające do zapewnienia energii ze źródeł odnawialnych, być może stanowią bazę wyjściową do realizacji, jednak istnieje wątpliwość, czy np. sama przynależność do klastra powoduje spełnienie przez gminę zobowiązania. **Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin/ KWESTIONOWANE PRZEZ GMINĘ BUKOWNO:** 1/ Utworzenie od 1 stycznia 2021 r. i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie. Utworzenie i utrzymanie co najmniej 1 etatu przypisanego do obsługi programu Czyste Powietrze od 1 stycznia 2021 jest niewykonalne. Począwszy od zabezpieczenia środków na wynagrodzenie, zmianę struktury organizacyjnej, nabór na wolne stanowisko, szkolenie pracownika, to biorąc pod uwagę stopień zaawansowania prac nad POP jest nie do spełnienia. 2/ Zatrudnienie od 1 stycznia 2022 r. i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy (z 1% dochodów własnych gminy). W gminach do 20 tysięcy co najmniej 1 osoba. Przewidywane wsparcie do kosztów zatrudnienia Ekodoradcy ze środków RPO na lata 2021-2027. Wsparcie jest tylko przewidywane, a nie jest ono pewne/ realne. Zatrudnienie Ekodoradcy co do zasady wydaje się być nie do końca trafione, biorąc pod uwagę zakres jego działań. Bardziej zasadne jest wsparcie dla małych gmin na szkolenia pracowników oraz wykonywanie i weryfikację audytów energetycznych wraz z elementami kosztowymi w zakresie termomodernizacji, niż zatrudnianie osoby do działań informacyjno-doradczych. 3/ Prowadzenie w gminach objętych uchwałą antysmogową dla Małopolski, akcji informacyjnych o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małoplski oraz dostępnych formach dofinansowania	2/ W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Dotychczasowe efekty pracy Ekodoradców w gminach będących partnerami projektu zintegrowanie LIFE wykazały zasadność ich działań, dlatego też w ramach Programu jednym z obowiązków jest konieczność powołania takiego stanowiska w każdej gminie. 3/ Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 4/ Bez odniesienia. 5/ Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		do wymiany kotłów. Od 2021 r. gmina zobowiązana jest dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe (dotyczy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych). Aktualnie brak możliwości realizacji tego zadania w pełnym zakresie. 4/ Informacje udostępniono na stronie internetowej gminy - bez uwag, punkt zrealizowany. 5/ Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: • co najmniej 70% budynków do końca 2021 r., • co najmniej 90% budynków do czerwca 2022 r. Dane powinny być wprowadzane do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Po uruchomieniu Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków (CEEB) gminy mają podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektorami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe. Nasuwa się pytanie czy to gminy będą odpowiedzialne za CEEB, w jaki sposób mają współpracować z kominiarzami i PINB, aby wykonać pełną inwentaryzację źródeł na paliwa stałe. Nadal brak jest podstaw prawnych do skutecznego pozyskania danych do Bazy inwentaryzacji budynków. Przyjęty poziom inwentaryzacji do końca 2021 r. bez regulacji prawnych na poziomie ustawowym dający gminom konkretne narzędzie do podejmowania kontroli jest praktycznie niemożliwe. Brak w gminach odpowiednich zasobów do realizacji takiego zadania. Ich stworzenie wymaga zaangażowania finansowego po stronie gmin, co biorąc pod uwagą pozostałe zadania jest nadmiernym obciążeniem. Należy przemyśleć, czy uzupełnianie Ewidencji nie powinno się odbywać z uwzględnieniem możliwości wprowadzania danych przez różne podmioty (np. PINB uzupełnia dane we własnym zakresie – skoro został wskazany w POP jako źródło danych), a nie obarczać gminy odpowiedzialnością za całość pozyskanych informacji. Spółdzielnie kominiarzy są niezależnymi bytami i nie jest wykluczone, że współpraca z nimi będzie utrudniona, a posiadane przez nich dane albo nie będą udostępnianie, albo będą nieprzydatne na potrzeby Ewidencji. Przeprowadzenie kontroli i wprowadzanie jej wyników do CEEB, której początek funkcjonowania nie został wskazany, a dodatkowo zobowiązanie jedynie po stronie gmin do uzupełniania CEEB jest niewspółmiernie dużym obciążeniem.	inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska czy Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. *programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. 6/ 7/ Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		6/ Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza. a) Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. b) W przypadkach zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli. c) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badania próbek popiołu z paleniska. d) Kontrole interwencyjne powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków. **W gminie Bukowno jest to obecnie niewykonalne przy braku straży, brakach kadrowych, a także przy obecnych kosztach poboru i analizy próbek popiołu.** 7/ Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowanych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: a) Kontrole planowane w 2020 r. powinny objąć 20 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys. w 2020 roku. b) Kontrole planowane w 2021 i 2022 r. powinny objąć 60 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys. w 2020 roku. c) Kontrole planowane od 2023 r. powinny corocznie objąć 120 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys. w 2020 roku. d) Dot. Krakowa. e) Kontrole planowe powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków. f) Gminy powinny przygotować wewnętrzną procedurę przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów do 30 września 2021 r. **W gminie Bukowno jest to obecnie niewykonalne przy braku straży i brakach kadrowych. Powołanie straży gminnych lub partycypowanie w kosztach jej funkcjonowania wspólnie**	popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska *„Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu *„Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. 8/ Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 9/ Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 10/ Brak odniesienia. 11/ Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		z innymi gminami jest kolejnym zadaniem finansowanym z budżetu gmin, bez możliwość wsparcia ze środków zewnętrznych. 8/ Przygotowanie do 30 września 2021 r. analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: • Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog. • Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby. **W narzuconym czasie zadanie jest niemożliwe do realizacji.** 9/ Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym: • Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania. • Rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. **Zadanie niemożliwe do realizacji bez wsparcia finansowego z funduszy zewnętrznych.** 10/ W ramach realizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy zidentyfikować i wyznaczyć obszary, które ze względów technicznych i prawnych mogą być przeznaczone pod urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW. **Brak uwag. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bukowno – część II kierunki zagospodarowania przestrzennego znajdują się odpowiednie zapisy.** 11/ Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 r. w ramach budżetu gminy, co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in.: • zatrudnienie Ekodoradcy oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze, • realizację programów dotyczących wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, • kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie powietrza, • działania edukacyjno – informacyjne dotyczące ochrony powietrza, • inwentaryzację budynków użyteczności publicznej,	zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 12/ Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• termomodernizację budynków użyteczności publicznej. **Rekomendacje dotyczące utworzenia „funduszu" w postaci środków w wysokości 1% dochodów gmin na finansowanie założeń POP jest próbą powrotu do dawnej regulacji ustawowej i tworzenia dla gmin małopolski „gminnych funduszy ochrony środowiska". Jeśli jest ambicją województwa posiadanie najbardziej restrykcyjnego programu ochrony powietrza i skłonienie gminy do finansowania zadań na nie nałożonych w tym dokumencie, należy przemyśleć skierowanie inicjatywy do posłów i senatorów zmierzające do wprowadzenia na poziomie ustaw obowiązku zabezpieczenia środków w budżetach na działania proekologiczne. Jest kompetencją organów gminy uchwalanie budżetów i ich realizacji, a wskazywanie nowych zadań których finansowania poza środkami własnymi brak, jest działaniem ograniczającym działania poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie kształtowania własnej polityki finansowej.** 12/ Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 r. nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. Niemożliwe do zrealizowania w narzuconym czasie i zakresie. Biorąc pod uwagę możliwość finansowania programów wymiany urządzeń grzewczych nie do uzyskania jest wskaźnik wymiany w zakładanym terminie. Wykonanie inwentaryzacji budynków, uruchomienie naborów, procedura konkursowa do rozpoczęcia realizacji, to biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia w zakresie wdrażania programów pomocowych, okres ok. 2 lat, zatem nie jest realne uzyskanie wskaźnika na poziomie 30% od 1 stycznia 2023 r. Organ opiniujący kwestionuje również zapisy dotyczące działań krótkoterminowych narzuconych na gminy w zakresie ilość kontroli dziennie. Brak jest możliwości realizacji zadań w narzuconym na gminę zakresie na dzień dzisiejszy (brak straży gminnej i możliwości powołania straży międzygminnej oraz wystarczającej obsady kadrowej). Ponadto termin składania sprawozdań z Programu ochrony powietrza do 31 stycznia jest nierealny. Brak będzie możliwości pozyskania danych za rok poprzedni w tak krótkim czasie od końca roku poprzedniego. Również żądanie dodatkowych danych o postępach wymiany urządzeń grzewczych na paliwa stałe oraz postępach inwentaryzacji źródeł ogrzewania na 31 lipca jest bardzo trudne lub niemożliwe do wykonania.	ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.* Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu. Monitorowanie wdrażania Programu ochrony powietrza, a zatem również realizacji działań naprawczych wskazanych w Programie jest jednym z obowiązków Zarządu Województwa wynikającym z przepisów krajowych (art. 91 ust. 9f ustawy *Prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r.). Bieżące informowanie o podejmowanych przez gminy i powiaty działaniach jest niezbędne do skutecznego realizowania strategii ochrony powietrza. Ponadto informacje wskazane do przekazywania co pół roku nie są tożsame z zakresem rocznego sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, ich zakres jest mniejszy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Proponowane w Programie rozwiązania pomijają także: istotne rozwiązania antysmogowe, obecną sytuację ekonomiczną gmin i jej mieszkańców związaną z epidemią COVID oraz w części opierają się na nieprawidłowych danych i prowadzą do nieprawidłowych wniosków	
1729	**Gmina Drwinia**	Wójt Gminy w Drwini zgłasza następujące uwagi do projektu „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego”: - zapewnienie 100% zewnętrznych środków finansowych i nierealny (zbyt krótki) termin montażu odnawialnych źródeł do produkcji energii we wszystkich budynkach użyteczności publicznej, - zapewnienie 100% finansowanie ze źródeł zewnętrznych kosztów zatrudnienia dodatkowego pracownika na stanowisku Ekodoradcy/Energetyka Gminnego (gmina nie posiada wystarczającej kadry), w tym stanowiska obsługi Programu Czyste Powietrze, - wydłużenie terminu, zmniejszenie poziomu dokonania inwentaryzacji źródeł ciepła oraz instalacji OZE oraz wskazanie przepisu prawnego zobowiązującego mieszkańców do złożenia do UG inwentaryzacji a także zobowiązanie kominiarzy i PINB do przekazywania danych niezbędnych do uzupełniania inwentaryzacji, - wydłużenie terminu przeprowadzenia kontroli interwencyjnej do 7 dni roboczych od zgłoszenia, a w przypadku zgłoszeń przez aplikacje Ekointerwencja do 10 dni roboczych od zgłoszenia, - utrzymanie na dotychczasowym poziomie ilości rocznych kontroli spalania odpadów oraz zmiana podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzenie interwencji awaryjnych oraz wypracowanie jednolitych dla całej strefy małopolska procedur przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania zapisów uchwały antysmogowej, - zapewnienie w budżecie województwa środków finansowych na realizację działań wspierających walkę z niską emisją. Gmina nie posiada środków własnych na realizację założeń Programu Ochrony Powietrza, zapewniających realizację efektów wynikających z założeń programu, nałożonych zarówno na gminę, jak i na mieszkańców. Wprowadzenie zapisu dot. przeznaczenie min. 1% wydatków budżetu wyłącznie w przypadku przekroczenia na terenie danej Gminy dopuszczalnych poziomów stężenia pyłu PM10 oraz PM2,5 oraz benzo(a)pirenu w powietrzu w kresie dwóch poprzednich lat, - wskazanie innego organu (np. Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska) odpowiedzialnego za kontrolę prawidłowego przeprowadzenia działań krótkoterminowych, w tym w szczególności kontroli działań operacyjnych i organizacyjnych. Pracownicy Gminy nie posiadają specjalistycznej wiedzy i urządzeń do przeprowadzenia kontroli kotłów, nie posiadają uprawnień do nakładania mandatów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. - W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		karnych (brak straży gminnej), nie posiadają również narzędzi prawnych do egzekwowania obowiązków w tym zakresie, - nie zwiększanie ilości rocznych kontroli spalania odpadów w przypadku pozostawienia tego obowiązku po stronie Gminy oraz nienakładania na Gminę konieczności interwencji awaryjnych, - powszechne ogłoszenie przepisów na podstawie których gospodarstwa indywidualne będą zobowiązane do wymiany starych kotłów, pieców, likwidacji kominków, a w przypadku nowo powstałych budynków do stosowania urządzeń na paliwa stałe spełniające wymagania określone w aktualizowanym programie, - zmniejszenie ilości kontroli prewencyjnych spalania odpadów do 2 budynków dziennie dla gmin o liczbie do 20 tys. w sytuacji zagrożenia 2 stopnia, - nie naliczania kary pieniężnej w przypadku niedotrzymania terminów realizacji wyznaczonych zadań przez organ za to odpowiedzialny	- Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). - Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. - Jednolite procedury zostaną określone, co wskazano w zadaniach Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego. Liczba kontroli planowanych została zmniejszona względem dotychczas obowiązującego Programu. Gminy są bowiem zobowiązane również do podejmowania kontroli interwencyjnych. Działania te, podobnie jak kontrole prewencyjne, powinny być podejmowane przez gminy, gdyż na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. - Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. - Program nie wprowadza dodatkowych obowiązków/ograniczeń dot. palenisk w nowych budynkach. Ponadto powszechnie obowiązujące przepisy, które zobowiązują mieszkańców do wymiany urządzeń grzewczych to tzw. uchwała antysmogowa dla Małopolski. - Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. - Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego nie mają wpływu na kontrole przeprowadzane przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska z realizacji Programu ochrony powietrza. Zwracano się już do Ministra Środowiska (obecnie Klimatu) z wnioskiem o zmianę przepisów prawa, które pozwoliłby przeznaczać karę na działania związane z ochroną powietrza, propozycja ta nie spotkała się jednak z aprobatą.
1730	**Gmina Babice**	Dotyczy: pisma znak: SR-V. 721.212.2020 z dnia 2 lipca 2020 r. W związku z art. 91 ust.2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r., (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1396) Wójt Gminy Babice składa następujące uwagi i wnioski do przedstawionego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. • Zakres zadań dla samorządu gminnego ujęty w dziale: działania naprawcze. 1. Wydłużenie terminu na utworzenie i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w Urzędzie Gminy oraz przekazywanie precyzyjnych informacji w kwestii utworzenia takiego punktu. 2. Wydłużenie terminu na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy lub zmniejszenie ilości procentowej budynków, które należy zinwentaryzować do końca 2021 roku. 3. W kwestii przeprowadzania kontroli interwencyjnych przez m.in. upoważnionego pracownika gminy w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza proponujemy: a. Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu co najmniej 3 dni roboczych od zgłoszenia. b. W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja w terminie min 5 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli. c. Rezygnacja z wyznaczenia ilości planowanych kontroli budynków w 2020 roku. W/w postulaty podyktowane są stanem kadrowym ale także finansowym Gminy. Wydłużenie terminów na utworzenie oraz prowadzenie punktu obsługi Programu czyste powietrze pozwoli na zapewnienie przez Gminę środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Ponadto ze względu na stan kadrowy konieczne jest wydłużenie terminów przeprowadzanych kontroli oraz inwentaryzacji źródeł ciepła. Z uwagi na liczne interwencje oraz szeroki zakres działań,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. **Utworzenie punktów obsługi jest jednym z najważniejszych działań Programu, dlatego jego realizacja musi nastąpić jak najwcześniej.** Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. W uwadze nie wskazano, o jakie precyzyjne informacje chodzi. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przeprowadzenie interwencji w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia jest niemożliwe do realizacji, tym bardziej biorąc pod uwagę dni wolne od pracy. Odnosząc się do powyższego wnoszę o uwzględnienie w/w wniosków, które skutkować będą poprawną realizacją zadań z zakresu ochrony środowiska w tym ochrony powietrza oraz stanowią wypracowany kompromis z uwagami zawartymi w piśmie: G. 7013.3.4.2020 z dnia 06.03.2020r. przesłanymi przez Urząd Gminy w Babicach w związku z przeprowadzanymi konsultacjami społecznymi projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.	oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Czas reakcji wskazano w dniach roboczych, nie ma zatem problemu ze zgłoszeniami, które otrzymywane są poza dniami roboczymi. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska.
1731	**Gmina Libiąż**	Na podstawie art. 92 ust.2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.) opiniuję pozytywnie projekt dokumentu pn.: „**Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego**" z zastrzeżeniem, że Gmina Libiąż zgłaszała uwagi dotyczące kosztów, które będzie musiała ponieść na realizację długoterminowych działań naprawczych. Kwoty te zostały określone przez wykonawcę programu szacunkowo i nie zostały dostosowane do możliwości finansowych gmin. Biorąc jednak pod uwagę nadrzędny cel programu, jakim jest zapewnienie mieszkańcom możliwości życia w zdrowym środowisku i oddychania czystym powietrzem, zadania będą podejmowane w miarę możliwości finansowych Gminy Libiąż.	**UWZGLĘDNIONO** W Programie przyjęto uśrednione koszty realizacji działań, nie ma bowiem możliwości przeanalizowana odrębnie budżetów 182-óch gmin oraz 22-óch starostw. Ponadto wpływ na koszty realizacji będą miały także indywidualne decyzje gmin m.in. w zakresie kosztów zatrudnienia pracowników czy sposobu realizacji działań. Gminy mogą pozyskiwać również zewnętrzne źródła finansowania, co może zmniejszyć wkład własny gmin w realizację zadań.
1732	**Starosta Oświęcimski**	Działając na podstawie art. 91 ust. 2 i ust. 6 oraz art. 92 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 1219) Starosta Oświęcimski opiniuje pozytywnie projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego wraz z załącznikami, z następującymi uwagami: 1. Dla zadania w ramach Działania 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej: a) polegającego na zapewnieniu, że „od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych", konieczne jest wskazanie czy dla realizacji zadania przewidziane będzie wsparcie finansowe na wyposażenie budynków we własne instalacje energii elektrycznej z OZE, a także rozważenie sytuacji braku technicznych możliwości realizacji tego zadania w 100% z przyczyn niezależnych od właściciela budynków użyteczności publicznych. b) dostrzeżono nieścisłości w terminach zatrudnienia Ekodoradcy ds. klimatu. Program Life Ekomałopolska zakłada rozpoczęcie przeprowadzenia naboru na stanowisko Ekodoradcy ds. klimatu i jego zatrudnienie do czerwca 2021 r., a w projekcie wskazano zatrudnienie Ekodoradcy ds. klimatu najpóźniej do 31 stycznia 2021 r. c) przewidziano zamieszczenie na główniej stronie jednostki trzech informacji: o aktualnej jakości powietrza i stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza, odnośnika do aplikacji Ekointerwencja oraz odnośnika do informacji o Programie Czyste Powietrze. Powyższe wymaga większej ingerencji w układ strony, co może się wiązać z kosztami zlecenia modernizacji strony	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. a) W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Warto podkreślić, iż już obecnie powiaty jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 analizowane będzie uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. b) Termin zatrudnienia Ekodoradców zostanie zmieniony zgodnie z uwagą. c) Wszystkie wymienione informacje powinny być widoczne na stronie. Doświadczenia innych jednostek wskazują, iż działanie to nie powinno powodować problemów technicznych. Ponadto informacja o stopniach

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przez wykonawcę za dodatkową opłatą. Sugerujemy, aby te 3 informacje ograniczyć do jednego odnośnika, który będzie łatwiej zamieścić na stronach jednostek. 2. Dla zadania w ramach Działania 2. Ograniczenie emisji z sektora transportu/ Zadania starostów, przewidziano: „Przeprowadzenie we współpracy z Policją co najmniej 4 rocznie akcji weryfikacji pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin", zarządca dróg wnosi uwagę w zakresie możliwości realizacji zadania z uwagi na brak odpowiedniego zaplecza technicznego umożliwiającego dokonywanie weryfikacji pojazdów w powyższym zakresie. 3. Dla zadania w ramach Działania 3. Ograniczenie emisji z działalności gospodarczej/ Zadania starostów, przewidziano: „Prowadzenie przekazanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie, kontroli interwencyjnych (w tym również w ramach aplikacji Ekointerwencji administrowanej przez UMWM) w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska u podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Weryfikacja zgłoszeń i kontrola powinna następować w ciągu 3 dni roboczych od zgłoszenia. a) W ramach tej propozycji konieczne jest ustalenie konkretnych zasad i kryteriów przekazywania przez WIOŚ spraw do realizacji przez starostów, tak aby współpraca i podział obowiązków w tym zakresie był jasny i wynikał z obowiązujących przepisów prawa. Należy mieć na uwadze różny zakres kompetencji poszczególnych organów. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, starostowie posiadają uprawnienia do kontroli podmiotów w zakresie objętym swoją właściwością. W myśl art. 378 ust. 1 w/w ustawy, starosta jest właściwy w sprawach, o których mowa w art. 115a ust. 1, art. 149 ust. 1, art. 150, art. 152 ust. 1, art. 154 ust. 1, art. 178, art. 183, art. 237 i art. 362 ust. 1-3 ustawy. Powyższe, ogranicza możliwość prowadzenia przez starostów kontroli pomiotów do tych, które posiadają decyzje określające warunki gospodarczego korzystania ze środowiska wydane przez starostę. Zgłaszane interwencje mogą dotyczyć wszystkich zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, które mogą posiadać decyzje określające warunki gospodarczego korzystania ze środowiska wydane przez różne organy, np.: Wody Polskie, Urząd Marszałkowski i in., a o których starosta nie ma wiedzy. Sprawdzanie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska jest kompleksowe, nie wybiórcze. Uprawnienia i obowiązki wynikające z obowiązującego prawa nie dają podstaw do możliwości przekazania obowiązków kontrolnych Inspekcji na starostów. b) Ugruntowana jest zasada wg której, w przypadku zgłaszanych interwencji właściwym do podjęcia postępowania jest w pierwszej kolejności organ do którego wpłynęło zgłoszenie (postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 października 2014 r., sygn. II OW 94/14), a następnie w uzasadnionych przypadkach po dokonaniu kontroli podmiotu można	zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza będzie zmieniać się każdego dnia –powinno to być widoczne na stronie powiatu. 2. Działanie powinno być realizowane we współpracy z Policją, która posiada uprawnienia do kontroli stanu technicznego pojazdów. Starosta odpowiedzialny jest za inicjowanie wskazanych akcji we współpracy z Policją. 3. a-c) Zadanie zostało doprecyzowane, by nie budziło wątpliwości w zakresie jego zgodności z kompetencjami starosty określonymi w przepisach krajowych oraz procedurami, w ramach których starostowie podejmują kontrole. Uwzględniono również ograniczenia związane z czasem reakcji na kontrolę. d) Do Bazy wprowadzane będą dane zgodnie z prawnymi i technicznymi możliwościami. Dane będące w posiadaniu i kompetencjach Marszałka będą przez niego wprowadzane do wskazanej bazy. W kompetencjach Starosty będzie wprowadzanie informacji z wydawanych przez niego decyzji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		skorzystać z art. 379 ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska i przekazywać sprawę do WIOŚ. Z uwagi na charakter interwencyjny kontroli, nie jest ona możliwa do wcześniejszego zaplanowania. Zasoby kadrowe wydziału ochrony środowiska w powiecie są ograniczone. Tematy interwencyjne, tj. odpady, zanieczyszczenie powietrza, są prowadzone przez maksymalnie 2 osoby (powietrze 1 osoba), które mogą mieć już zaplanowane inne zadania lub być nieobecne. c) Zasady przeprowadzania kontroli określa ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019, poz. 1292 z późn. zm.). Zgodnie z art. 47 ust. 1 każdorazowo winno się dokonać analizy prawdopodobieństwa naruszenia prawa w ramach wykonywania działalności gospodarczej, z wyjątkami określonymi w ust. 2, gdzie brak wskazań dotyczących ochrony środowiska. Ponadto zgodnie z art. 48 w/w ustawy, organ kontroli zawiadamia przedsiębiorcę o zamiarze wszczęcia kontroli, a kontrolę wszczyna się nie wcześniej niż po upływie 7 dni i nie później niż przed upływem 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli. Zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli nie dokonuje się, w przypadku gdy przeprowadzenie kontroli jest uzasadnione bezpośrednim zagrożeniem życia, zdrowia lub środowiska, pod warunkiem, że one naprawdę występują, co zostaje ustalone dopiero podczas kontroli. Przed upływem 7 dni organ może tylko dokonać czynności kontrolnych związanych z pobieraniem próbek i dokonywaniem oględzin, w tym pojazdów lub dokonywaniem pomiarów, a oględziny te nie mogą dotyczyć treści dokumentów. Przeprowadzanie kontroli interwencyjnych powinno mieć zatem swoje poparcie w zapisach prawa, a czas realizacji kontroli powinien być dostosowany do możliwości jednostki prowadzącej kontrolę oraz do jej kompetencji. Należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia innych środków umożliwiających współpracę w tym zakresie pomiędzy WIOŚ i starostami, jak np. zawieranie porozumień regulujących te kwestie. d)Wprowadzanie danych o emisjach rocznych zanieczyszczeń do powietrza w wydawanych pozwoleniach do bazy udostępnionej przez Urząd Marszałkowski wymaga w pierwszej kolejności zmian legislacyjnych na płaszczyźnie prawa krajowego. W pozwoleniach nie określa się bowiem emisji dopuszczalnej z instalacji w przypadku, gdy jej wielkości nie przekraczają 10% wartości odniesienia. Ponadto Marszałkowie otrzymują wszystkie ostateczne decyzje starostów do wiadomości.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Scedowanie na starostów prowadzenia bazy danych jest zatem pozbawione podstaw merytorycznych bowiem Marszałkowie posiadają w obecnym stanie prawnym dane niezbędne do jej prowadzenia.	
1733	**Starosta Bocheński**	Czyste powietrze w obszarze województwa małopolskiego niewątpliwie powinno być priorytetem, a podjęte działania w walce ze smogiem prowadzić do jak najszybszego osiągnięcia właściwej jakości powietrza. Tym niemniej, założenia projektu Programu ochrony powietrza dla naszego województwa niezupełnie wpisują się w obowiązujący system prawny oraz możliwości finansowe i kadrowe jednostek budżetowych, a przedstawione informacje budzą wątpliwości, gdyż nie wskazują źródeł wsparcia proponowanych zmian oraz nakładanych na starostów dodatkowych obowiązków. Na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 z późn. zm.) Starosta Bocheński negatywnie opiniuje projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego wyłącznie w zakresie odnoszącym się do wskazanych poniżej zadań starostów powiatów oraz instytucji publicznych. W pozostałym zakresie nie wnosi uwag. **1) Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych.** Biorąc pod uwagę już rozstrzygnięte przetargi oraz zawarte kilkuletnie umowy z dostawcami energii elektrycznej, terminy wskazane powyżej są nierealne i powinny zostać wydłużone. Istnieje ponadto obawa, że zapis ten będzie miał wpływ na oferowane ceny energii i ilość złożonych ofert, których konsekwencje będą musiały ponieść samorządy. **2) Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu powiatu co najmniej 0,5% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza.** Powyższa rekomendacja w przypadku powiatu jest niemożliwa do zrealizowania. Coraz bardziej ograniczane środki na działalność samorządów powiatowych oraz rosnący zakres koniecznych do realizacji działań i zadań, w praktyce uniemożliwią spełnienie rekomendacji. **3) Przeprowadzenie we współpracy z Policją co najmniej 4 rocznie akcji weryfikacji pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin.** Akcji weryfikacji pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin z Policją obowiązujące przepisy nie przewidują. Tego typu akcje generują dodatkowe, znaczne koszty po stronie starostów, które nie są refundowane. Postulaty wymagane zapisami działań naprawczych wymagają odpowiednich zmian przepisów prawa i zabezpieczenia środków w budżecie samorządów na ich realizację.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1) W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie powiaty jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2) Działanie to – przeznaczenie 0,5% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza – wskazane zostało jako rekomendowane z uwagi na istotną rolę planowania środków na działania związane z ochroną powietrza i klimatu w strategii poprawy jakości środowiska. 3) Działanie powinno być realizowane we współpracy z Policją, która posiada uprawnienia do kontroli stanu technicznego pojazdów. Starosta odpowiedzialny jest za inicjowanie wskazanych akcji we współpracy z Policją. **4)** Zadanie zostało doprecyzowane, by nie budziło wątpliwości w zakresie jego zgodności z kompetencjami starosty określonymi w przepisach krajowych oraz procedurami, w ramach których starostowie podejmują kontrole. Uwzględniono również ograniczenia związane z czasem reakcji na kontrolę. 5) Prowadzenie Bazy emisji przemysłowych ma na celu zwiększenie skuteczności zarządzania emisją pochodzącą z przemysłu, a także zwiększenie dostępu do informacji o wpływie działalności gospodarczej na środowisko, również w zakresie innych zanieczyszczeń – nie tylko tych, których normy są przekraczane. Należy również podkreślić, iż wskazano, że Zarząd Województwa, w tym przypadku Marszałek Województwa, również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		4) Prowadzenie przekazanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie, kontroli interwencyjnych (w tym również w ramach aplikacji Ekointerwencji administrowanej przez UMWM) w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska u podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Weryfikacja zgłoszeń i kontrola powinna następować w ciągu 3 dni roboczych od zgłoszenia. Powyższy zapis jest niezgodny z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców w2 zakresie terminu kontroli. Ustawa ta w rozdziale 5 wprowadza szereg wymagań i ograniczeń w kontrolowaniu przedsiębiorców. Art. 48 ust. 2 określa, że kontrolę wszczyna się nie wcześniej niż po upływie 7 dni i nie później niż przed upływem 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli. Niemożliwe jest zatem przeprowadzenie przez organ kontroli podmiotu gospodarczego (lub kilku podmiotów jednocześnie) wszczętych na podstawie zgłoszenia w ciągu 3 dnia (z wyjątkiem przypadków wymienionych w ust. 11 tego przepisu). Należy dodatkowo wskazać treść przepisu zawartego w art. 46 ust 3 Prawa przedsiębiorców, zgodnie z którym: *„Dowody przeprowadzone w toku kontroli przez organ kontroli z naruszeniem przepisów ustawy lub z naruszeniem innych przepisów prawa w zakresie kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy, jeżeli miały istotny wpływ na wyniki kontroli, nie mogą stanowić dowodu w postępowaniu administracyjnym, podatkowym, karnym lub karnym skarbowym dotyczącym przedsiębiorcy”.* Stąd bezcelowe jest prowadzenie kontroli z naruszeniem obowiązujących przepisów. Wprowadzanie powyższych obostrzeń jest także niecelowe, ponieważ przedsiębiorcy objęci pozwoleniami i zgłoszeniami nie są jednocześnie objęci obowiązkami wynikającymi z uchwały antysmogowej (art. 96 ust. 8 ustawy Prawo ochrony środowiska). Ponadto podmiotem ustawowo uprawnionym do przeprowadzenia pomiarów kontrolnych i pobierania próbek do analizy za pomocą odpowiedniego sprzętu pomiarowego jest Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska, a nie starosta. Zmiana rozszerzająca kompetencje starosty w tym zakresie wymaga również dodatkowych nakładów finansowych na zwiększenia zatrudnienia. Ponadto w zakresie zadań rekomendowanych dla WIOŚ w Krakowie: **Koordynacja działań kontrolnych w zakresie zgłoszeń naruszeń przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, przepisów ochrony środowiska (kontrole interwencyjne, w tym reakcje na zgłoszenia w ramach aplikacji Ekointerwencja). Kontrole w tym zakresie powinny być prowadzone bezpośrednio przez <u>WIOŚ lub przekazywane do realizacji przez właściwych starostów powiatów</u>. Nadzór nad realizacją kontroli należy do WIOŚ. Weryfikacja zgłoszeń i kontrola powinna następować w ciągu 3 dni roboczych od zgłoszenia.** Zapisy te są niezgodne z wskazanymi wyżej przepisami Prawa przedsiębiorców dotyczącymi kontroli podmiotów. Wątpliwe prawnie jest również prowadzenie nadzoru	został zobowiązany do wprowadzania przedmiotowych danych do bazy – zgodnie z jego kompetencjami. Celem stworzenia niniejszego narzędzia jest zgromadzenie wszystkich informacji w jednym miejscu i w jednej formie, co w przypadku kilku zbiorów informacji nie jest możliwe. 6) Wśród obowiązków Zarządu Województwo wskazano Przygotowanie do 31 grudnia 2021 roku wytycznych w zakresie wprowadzania w pozwoleniach obowiązku wdrożenia działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia. Dostarczone zostaną wobec tego kryteria i wytyczne. 7) Obowiązek ten ma dotyczyć wszystkich decyzji, które wydaje Starosta, niezależnie od substancji, które obejmuje. Gmina powinna zostać poinformowana o wydaniu decyzji wraz z przekazaniem przedmiotowej decyzji do wglądu gminy. Celem działania jest zapewnienie gminom bieżącego dostępu do wskazanych informacji, gdyż wydawane decyzje mają wpływ na jakość powietrza na obszarze gminy. W innym wypadku gmina musiałaby każdorazowo wnioskować, w trybie dostępu do informacji publicznej oraz informacji o środowisku i jego ochronie, o przekazanie ww. informacji. Jako, że jest to informacja, która podlega udostępnieniu, starosta może przekazywać ją <u>do wiadomości/informacji</u> gminy – nie wskazuje się wobec tego żadnej roli gminy w postępowaniu – działanie ma charakter informacyjny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kontroli przez WIOŚ w przypadku jej realizacji przez starostę. Organy winny postępować w ramach kompetencji wyznaczonych w obowiązujących przepisach prawnych, w przeciwnym wypadku jest to działanie bezprawne. Należy dodać, że zgodnie z art. 379 ustawy Prawo ochrony środowiska w przypadku, gdy organem właściwym będzie marszałek województwa a nie starosta, kontrola **winna zostać przekazana do Marszałka Województwa Małopolskiego**. **5) Wprowadzanie danych o rocznych emisjach zanieczyszczeń do powietrza w wydawanych pozwoleniach na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza oraz pozwoleniach zintegrowanych do bazy udostępnionej przez Urząd Marszałkowski. Dane powinny być wprowadzane i aktualizowane w ciągu 30 dni od wydania pozwolenia lub jego zmiany.** Brak jest uzasadnienia dla wprowadzania tego obowiązku dla zanieczyszczeń innych niż pyły i benzo(a)piren. Emisja zanieczyszczeń organicznych (LZO) np. z lakierni nie ma wpływu na stan zanieczyszczenia powietrza dla substancji powodujących przekroczenia i objętych programem. Dane do bazy prowadzonej przez daną instytucję np. Urząd Marszałkowski powinny być wprowadzone przez ten urząd, w przeciwnym razie baza prowadzona jest przez marszałka „rękami" starostów. Rekomenduje się utworzenie powiatowej bazy danych dostępnej dla Marszałka Województwa lub stanowiącej część bazy prowadzonej przez Marszałka.. **6) W przypadku nowo wydawanych oraz zmienianych pozwoleń na emisję gazów lub pyłów do powietrza i pozwoleń zintegrowanych, organ powinien przeanalizować i w uzasadnionych przypadkach wprowadzić, obowiązek wdrożenia działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia. Informacja o instalacjach objętych obowiązkiem wdrożenia tych działań powinna zostać przekazana do właściwego powiatowego centrum zarządzania kryzysowego.** Co do zasady jest to celowe aby pozwolenia obejmowały takie działania, jednak takie obostrzenia winny być poprzedzone zmianą w ustawie Prawo ochrony środowiska. Obecnie brak jest szczegółowych kryteriów i warunków pozwalających na racjonalne ustalenie warunków prowadzonych działań ograniczających. Kryteriów i zasad nie wprowadza także Program Ochrony Powietrza. **7) Organy wydające decyzje powinny na bieżąco informować władze gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy** Obowiązek ten nie precyzuje celu przekazywania informacji do gmin. Nie zostało określone, jakie działania gminy powinny podjąć w związku z przekazywanymi informacjami, jak	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		również czy obowiązek ten dotyczy wszystkich postępowań czy tylko obejmujących zanieczyszczenia pyłowe i benzo(a)piren.	
1734	**Gmina Wolbrom**	**Dotyczy**: konsultacje ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020r. znak: SR-V.721.2.12.2020 ws. wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego* (zwanego dalej: Programem), Gmina Wolbrom przedkłada poniższe uwagi. Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, lub wręcz niewykonalnym w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwy. Zakup energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co na pewno wpłynie na i tak już obciążony w związku z pandemią budżet gminy. Pozostałe proponowane rozwiązania także nie uwzględniają czasu jaki jest potrzebny do rozeznania możliwości pozyskiwania i dystrybucji energii z OZE do budynków użyteczności publicznej. W sprawie utworzenia od 1 stycznia 2021 roku stanowiska obsługi Rządowego Programu Priorytetowego Czyste Powietrze (dalej PP Cz. P.) w porozumieniu z WFOŚiGW w Krakowie, uważamy, że jest to działanie wykraczające poza kompetencje gminy. Środki w ramach wspomnianego programu rozdzielane są na poziomie centralnym (bez udziału gmin), a od dłuższego czasu prowadzone były usprawnienia programu mające na celu ułatwienie wnioskodawcom staranie się o środki. Pojawiła się nowa wersja programu, która miała być bardziej przejrzysta i mieszkańcy po zapoznaniu się z wymaganą dokumentacją nie powinni mieć już problemów z wnioskowaniem o środki. Chcielibyśmy mocno zaznaczyć, że gmina bardzo aktywnie informuje o możliwościach finansowania w ramach PP Cz. P., pozostałych programów rządowych, a także innych programach dotacyjnych realizowanych zarówno ze środków własnych gminy, programach realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, a także o możliwościach odliczenia podatku w ramach tzw. ulgi termomodernizacyjnej. Zatrudniony Ekodoradca, a także pozostali pracownicy UMiG Wolbrom udzielają informacji w tym zakresie. Jednak obowiązek przystąpienia do porozumienia z WFOŚiGW oraz utworzenie i utrzymanie punktu obsługi PP Cz. P. bez wsparcia finansowego z zewnątrz nie zostanie przez nas zaakceptowane. W tym zakresie obsługa programu Czyste Powietrze jak i obsługa inwestycji w ramach programu Stop Smog poprzez pracowników UMiG, także jest dla nas zapisem, który nie otrzyma aprobaty. Gmina Wolbrom tylko w 2019 roku otrzymała i z wykonaniem ponad 42 mln PLN zewnętrznych środków finansowych ogólnie , a w zakresie ograniczenia niskiej emisji prawie 7 mln PLN, a jeszcze wiele przed nami. Aktualnie aplikujemy jeszcze środki z EOG na termomodernizacje szkoły podstawowej . W ich realizację zaangażowanych jest wielu pracowników, z wielu	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest zatem tylko jednym z rozwiązań. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wydziałów. W związku z tym, narzucenie obsługi programów, które nie są realizowane przez gminę na jednego, a w przyszłości dwóch pracowników stanowi niedoszacowanie działań, jakie należy podjąć aby prawidłowo je wdrażać. W tym miejscu chcemy także zwrócić uwagę na to, że zarówno Program Czyste Powietrze jak i Program Stop Smog nadal wymagają dopracowania, a zgłaszane do nich uwagi nadal nie zostają uwzględnione. Przyglądamy się programowi Stop Smog i zauważyliśmy brak zaangażowania samorządów w jego realizację. Oczywiście ma na to wpływ wiele czynników. Oba wspomniane programy wymagają jeszcze wielu zmian, aby mogły powszechnie funkcjonować. Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej dotyczącej tzw. Uchwały Antysmogowej, co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałe, także na chwilę obecną jest niemożliwa do realizacji w taki sposób, aby była przeprowadzona rzetelnie. Obecny brak obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli wiąże się ściśle z brakiem możliwości pozyskania rzetelnych danych w tym zakresie. Oczywiście mamy świadomość, jak ważna jest inwentaryzacja źródeł ogrzewania i podejmujemy ciągłe działania celem ich pozyskania, jednak obserwujemy, że pozyskiwanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stałe jest bardzo utrudnione. Jeśli pojawi się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o przeprowadzonych modernizacjach – gmina będzie posiadać niemalże pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. W obecnej chwili, wg zapisów mówiących że już od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarcie z informacją do tych budynków wiąże się z dotarciem z informacją do wszystkich punktów adresowych, z wyłączeniem tych, co do których posiadamy już dane na temat ogrzewania zgodnego ze wspomnianą Uchwałą. Należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwie największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe". Taki zapis pozwoli nam się z niego wywiązać na tyle rzetelnie na ile to możliwe. W sprawie zapisu dotyczącego konieczności przeprowadzenia inwentaryzacji w 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku, wnioskujemy o wydłużenie tych terminów i/lub zmniejszenie ilości wymaganych inwentaryzacji. Gmina Wolbrom prowadzi kontrole połączone z inwentaryzacją, rok 2019 zakończyliśmy akcję inwentaryzacyjną, trwająca w 2019- uzyskaliśmy bardzo dobry wynik t.j. prawie 50 % zinwentaryzowanych budynków. Ankietyzacja była prowadzona przez pracowników UMiG Wolbrom oraz sołtysów poszczególnych sołectw na terenie gminy Wolbrom. Rokrocznie przekazujemy mieszkańcom ankiety do pozyskania danych wymaganych w niestety niedoskonałej Bazie Inwentaryzacji, jednak odsetek zwrotu wynosi niespełna ok 10% . Niestety przy obecnym stanie prawnym nie mamy możliwości wyegzekwowania od mieszkańców danych niezbędnych do przeprowadzenia pełnej inwentaryzacji Przy braku przekazywania wymaganych informacji przez mieszkańców, nasze starania nie przekładają się na wyniki naszej mrówczej pracy.	pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. **3. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 4. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 5. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Kontrole interwencyjne i planowe są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, nawet w przypadku Gminy Wolbrom, która posiada Straż Miejska będzie trudne do realizacji ze względu na mnogość obowiązków jakie posiada Straż. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu do co najmniej 2 dni roboczych, lub ujęcie zapisu „bez zbędnej zwłoki" oraz w przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja – aktualizację informacji o podjętych działaniach w ciągu 7 dni. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% badań próbek popiołu paleniskowego także jest zbędne. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i należy ją wykonywać głównie w przypadku niepewności , absolutnej zasadności, co do spalanego paliwa lub w przypadku nie przyjęcia mandatu przez osobę, która ewidentnie popełniła wykroczenie – wynik analizy stanowi wtedy dowód w postępowaniu. Kontrole planowe powinny być określone nie ilościowo, a procentowo w stosunku do zlokalizowanych na terenie gminy budynków i lokali. Uważam, że podjęcie interwencji w ciągu 1 dnia roboczego jest czasami niewykonalne, licząc od dnia dostarczenia zawiadomienia droga elektroniczną do Urzędu. Wszelkie zgłoszenia powinny być podjęte bez zbędnej zwłoki i tak to robimy w gminie Wolbrom. Popieramy liczbę obowiązkowych kontroli na poziomie 3 %, nawet prewencyjnych, ale **sytuacja epidemiczna** w kraju nie zawsze pozwala na wykonanie czynności kontrolnych zgodnie ze sztuką. Poza tym proponujemy prowadzenie kontroli WSZYSTKICH budynków, a nie tylko opalanych paliwami stałymi. Idąc na kontrolę nie wiemy, który budynek ma ogrzewanie gazowe. Takich danych nie daje nam niestety niedoskonała małopolska baza inwentaryzacji budynków. Nie każda gmina ma straż miejską/gminną. Nałożenie obowiązku przeprowadzania kontroli u przedsiębiorców przez WIOŚ oraz STAROSTÓW (starostowie pozostali całkowicie bezczynni). Gmina Wolbrom, wywiązała się z tego obowiązku, proszę jednak zwrócić uwagę, że wiele gmin NIE PODEJMUJE żadnych czynności w tym zakresie. a/ Przygotowanie analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski można określić jako niemożliwe do realizacji z wielu względów. Ubóstwo energetyczne jest zagadnieniem trudnym. Pytanie: jak finansować, jak miałoby wyglądać wsparcie, skąd fundusze na realizację tych działań? Dane o osobach dotkniętych ubóstwem=ścisła współpraca z MOPS, kryterium dochodowe to za mało , aby jednoznacznie stwierdzić, że mamy do czynienia z rodziną dotkniętą ubóstwem energetycznym. Wymagane jest doprecyzowanie tego zapisu JEŻELI uruchomione zostaną dodatkowe fundusze dla gmin. Na pewno te kwestie zostaną doprecyzowane, ale nie ulega wątpliwości, że potrzebny jest system awaryjnego wsparcia tych mieszkańców, którzy z różnych przyczyn (finansowych, nieporadności życiowej) pogrążeni są w ubóstwie energetycznym, a jednak nie są w stanie samodzielnie starać się o dostępne dotacje i instrumenty wsparcia. b/ Stop Smog bardzo intensywnie angażuje gminę w zakresie jego realizacji – począwszy od przygotowania kosztownej i czasochłonnej dokumentacji, poprzez całość okresu realizacji i trwałości projektu, zgodnie z zapisem dotyczącym programu, który mówi : „Gmina pełni rolę	obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 6. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów."*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*. 7. Liczba kontroli planowych wskazanych do realizacji w Programie nie wynosi 3% budynków, w których eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe. Liczba kontroli określona została w liczbach bezwzględnych (str. 43-44 Załącznika nr 1 do Uchwały) i odnosi się do budynków w ogóle. Działania kontrolne zostały wskazane do realizacji Starostów, jednak ze względu na fakt, iż działania Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska regulowane są ustawowo, mogą być wskazane jedynie jako rekomendacja. 8. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		inwestora i jest odpowiedzialna za cały proces naboru i realizacji inwestycji". Gmina końcowo odpowiada za: opracowanie dokumentacji, inwentaryzację, selekcję obiektów, dobór przedsięwzięć, zamówienia usług i dostawy materiałów a także końcową oszczędność energii pierwotnej i trwałość przedsięwzięcia, które nie należy do zasobów gminy. Końcowe zużycie energii jak i trwałość inwestycji gwarantuje w rzeczywistości mieszkaniec, na co gmina nie może mieć realnego wpływu. W kwestii zwiększonych kosztów za ogrzewanie proponuje się rodzinom dotkniętym ubóstwem energetycznym dopłaty do wyższych kosztów ogrzewania. W tej sprawie mogą wystąpić liczne nadużycia, których gmina nie będzie w stanie kontrolować. W związku z projektem uchwały ws. POP i zapisem dotyczącym liberalizacji jej zapisów względem tzw. Uchwały Antysmogowej, prosimy o zwrócenie uwagi na zachowanie równowagi w punkcie dotyczącym wymiany kotłów niespełniających wymogów Uchwały Antysmogowej. W tejże uchwale mowa jest o całkowitym zakazie eksploatacji klasy 1, 2 i pozaklasowych kotłów na paliwo stałe, a zapisy konsultowanej uchwały mówią o dopuszczeniu eksploatacji 30% tych urządzeń na terenie gminy. Jesteśmy otwarci na rozmowy w sprawie usprawnień wspomnianych w piśmie programów wsparcia finansowego dotyczących realizacji inwestycji mających na celu ograniczenia niskiej emisji. Mamy doświadczenie, wiedzę na temat zapotrzebowania na tego typu inwestycje i chcemy pomóc w usprawnieniu udzielania środków na ten cel. Rekomendujemy przed wprowadzaniem tak drastycznych zapisów w Programie Ochrony Powietrza przeprowadzenie rozmów z włodarzami małopolskich gmin oraz osób merytorycznie i finansowo odpowiedzialnych za tematy związane z programami dotacyjnymi na walkę z niską emisją w celu przedstawienia wątpliwości i wypracowania jak najlepszych rozwiązań celem ich szybkiego i realnego wdrożenia. Rekomendacja przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gmin (bez uwzględnienia subwencji i dotacji) na finasowanie : realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienie ekodoradców, realizacji programów rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza uważamy w aktualnej chwili za niemożliwe. Gminy w obecnej sytuacji pandemicznej są już wystarczająco obciążone finansowo. Wyrażamy także swoje niezadowolenie, z braku wprowadzenia jakichkolwiek zmian dotyczących uwag zgłoszonych przez Gminę Wolbrom podczas poprzednich konsultacji Programu Ochrony Powietrza i liczymy na uwzględnienie naszych uwag w trakcie trwających konsultacji. Liczymy na ścisłą współpracę w ramach wdrażania Programu Ochrony Powietrza ze wszystkimi, którym zależy na poprawie jakości powietrza. Mamy świadomość, że tylko wspólne, wzmożone działania mogą przynieść wymierny efekt w poprawie jakości powietrza.	pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. By ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. 9. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Oznacza to, iż zadaniem gminy jest osiągnięcie wymaganego stopnia wymiany urządzeń, który nie stanowi 100% urządzeń podlegających wymianie ze względu na fakt, iż uchwała antysmogowa nakłada obowiązek bezpośrednio na mieszkańca. Zapis ten nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie zapisów uchwały antysmogowej. Zadaniem gmin jest egzekwowanie jej zapisów w ramach kontroli,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1735	**Starosta Limanowski**	**Dotyczy: pismo z dnia 02.07.2020 r. znak SR-V.721.2.12.2020 w sprawie zaopiniowania projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska.** Działając na podstawie art. 91 i 92 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku – Prawo ochrony środowiska Starosta Limanowski pozytywnie opiniuje projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego". Jednocześnie Starosta Limanowski wnosi o dokonanie wymienionych poniżej zmian w projekcie Programu ochrony powietrza województwa małopolskiego załączonym do projektu przedmiotowej uchwały. W działaniu nr 1 „Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej" w zadaniu nr 2 skierowanym do gmin, powiatów i województwa termin zobowiązania zapewnienia, że 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące ich własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych powinien zostać wydłużony. W przypadku wielu jednostek samorządowych okres czterech lat jest zbyt krótki na osiągnięcie tego celu. W działaniu nr 2 „Ograniczenie emisji z sektora transportu" treść zadania nr 2 z zadań przypisanych starostom powiatów powinna zostać przeredagowana. Zgodnie z przepisami starosta nie posiada żadnych uprawnień do kontroli stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach publicznych i tym samym starosta nie posiada żadnych uprawnień do przeprowadzania akcji weryfikacji pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin. Dlatego też akcje weryfikacji pojazdów poruszających się po drogach powinny być prowadzone przez Policję. Dopiero po stwierdzeniu nieprawidłowości Policja powinna przekazywać właściwemu Staroście zatrzymany dowód rejestracyjny pojazdu w celu podjęcia dalszych działań. Zadanie nr 1 z zadań przypisach starostom powiatów oraz zadanie nr 2 z zadań rekomendowanych dla Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie w działaniu nr 3 „Ograniczenie emisji z działalności gospodarczej" wymaga również przeredagowania. W obecnej formie zadanie to jest nieprecyzyjne, co w przyszłości będzie implikowało problemy z jego realizacją. Zgodnie z ustawą o z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska kontrola podmiotów korzystających ze środowiska w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska należy do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska. Natomiast zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska Starosta jako organ ochrony środowiska sprawuje kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska wyłącznie w zakresie objętym właściwością tj. w sprawach, o których mowa w art.115a ust.1, art.149 ust.1, art.150, art.152 ust.1, art.154 ust.1, art.178, art.183, art.237 iart.362 ust.1–3 tejże ustawy. Zatem w treści tego zadania należy dokładnie wskazać sytuacje, w których WIOŚ będzie mógł przekazać staroście kontrolę interwencyjną.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie powiaty jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Działanie powinno być realizowane we współpracy z Policją, która posiada uprawnienia do kontroli stanu technicznego pojazdów. Starosta odpowiedzialny jest za inicjowanie wskazanych akcji we współpracy z Policją. **3.** Zadanie zostało doprecyzowane, by nie budziło wątpliwości w zakresie jego zgodności z kompetencjami starosty określonymi w przepisach krajowych oraz procedurami, w ramach których starostowie podejmują kontrole. Uwzględniono również ograniczenia związane z czasem reakcji na kontrolę.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1736	**Gmina Liszki**	dotyczy: konsultacji ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020 ws. wydania opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, przedkładam poniższe uwagi. Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% to zadanie bardzo problematyczne. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwy. Zakup energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co na pewno wpłynie na i tak już obciążony w związku z pandemią budżet każdej gminy. Pozostałe proponowane rozwiązania także nie uwzględniają czasu jaki jest potrzebny do rozeznania możliwości pozyskiwania i dystrybucji energii z oze do budynków użyteczności publicznej. Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej dotyczącej tzw. Uchwały Antysmogowej, co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałe, także na chwilę obecną jest niemożliwa do realizacji w taki sposób, aby była przeprowadzona rzetelnie. Obecnie, w związku z brakiem obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli wiąże się ściśle z brakiem możliwości pozyskania rzetelnych danych w tym zakresie. Gmina prowadzi inwentaryzację źródeł ogrzewania sukcesywnie, jednak póki nie ma obowiązku udzielania nam danych, obowiązku spoczywającego na właścicielu budynku, to niestety nie będzie możliwości wykonania tak dużej ilości inwentaryzacji w 100%. Pozyskiwanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stałe jest utrudnione. Z uwagi na datę należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwie największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe". Taki zapis pozwoli nam się z niego wywiązać na tyle rzetelnie na ile to możliwe. Kontrole związane z zanieczyszczeniem powietrza zarówno interwencyjne i planowe są koniecznym działaniem na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, jest niemożliwy bez wsparcia straży gminnej, której gmina nie posiada. Wnioskujemy o przedłużenie terminu na podjęcie działań do	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 3. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		5 dni roboczych. Z kolei, dla zgłoszeń dokonywanych w aplikacji Ekointerwencja wnioskujemy 0 7 dni roboczych. Jako samorząd rozumiemy i popieramy potrzebę pilnych i zdecydowanych działań na rzecz poprawy jakości powietrza, proponujemy jednak rozważenie przez Zarząd Województwa Małopolskiego dodania analizy skutków finansowych dla budżetów gmin wprowadzenia proponowanych rozwiązań. Mając na uwadze, że tylko wspólne wzmożone działania na rzecz ochrony powietrza w województwie małopolskim mogą przynieść oczekiwany skutek, wyrażam nadzieję na uwzględnienie powyższych uwag.	
1737	**Gmina Jerzmanowice-Przeginia**	POSTANOWIENIE Na podstawie art. 91 ust. 2, ust. 6, art. 92 ust. la ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2020r., poz. 1219 z późn. zm.) po rozpatrzeniu pisma z dnia 2 lipca 2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020 (data wpływu 17.07.2020 r.) Zarządu Województwa Małopolskiego w sprawie wydania opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego wprowadzającej aktualizację Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, Wójt Gminy Jerzmanowice-Przeginia postanawia pozytywnie zaopiniować projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia "Programu Ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska". Uzasadnienie W dniu 17.07.2020 r. wpłynęło do Urzędu Gminy Jerzmanowice-Przeginia pismo Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 02.07.2020 r., znak: SR-V.721.2.12.2020 dotyczące wydania opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska” Zgodnie z art. 91 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska wójt, burmistrz lub prezydent miasta i starosta są obowiązani do wydania opinii w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu uchwały w sprawie programu ochrony powietrza, o którym mowa w ust. 1. Według art. 92 ust. 1a. wójt, burmistrz lub prezydent miasta i starosta są obowiązani do wydania opinii w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu uchwały w sprawie planu działań krótkoterminowych, o którym mowa w ust. 1. Po przeanalizowaniu ww. programu Wójt Gminy Jerzmanowice-Przeginia opiniuje pozytywnie projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska”	**UWZGLĘDNIONO**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Pouczenie Na niniejsze postanowienie nie służy zażalenie.	
1738	**Gmina Podegrodzie**	**Dotyczy**: uwag do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Wójt Gminy Podegrodzie zwraca się z prośbą o uwzględnienie poniższych uwag do nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego: Przeznaczenie co najmniej 1% wydatków budżetu gminy na dopłaty do wymiany kotłów, instalacje OZE lub termomodernizacje u mieszkańców czy prowadzenie kilkudziesięciu kontroli gospodarstw domowych w ciągu roku, w zakresie spalania odpadów w wyznaczonym wymiarze może przekraczać możliwości personalne i finansowe Gminy. **Zapis POP dotyczący" Utworzenie do 31 marca 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOSiGW w Krakowie."** Uwaga: Obsługa programu Czyste Powietrze w gminach powinna być zaleceniem POP-u, a nie obowiązkiem. W przypadku wprowadzenia zapisu o obowiązku obsługi programu Czyste Powietrze żądam zapisu bezwzględnego zagwarantowania środków finansowych na obsługę w/w programu na utworzenie nowego stanowiska lub dofinansowania istniejącego. **Zapis POP: Zatrudnienie do 31 marca 2021 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys. - co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. - co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku miasta Krakowa - co najmniej 6 Ekodoradców. Przewidywane wsparcie ze środków RPO na lata 2021-2027.** Uwagi: W przypadku nałożenia obowiązku zatrudnienia Ekodoradców w gminach proponuję wprowadzenie zapisu o zagwarantowaniu odgórnie wsparcia dla gmin na ten cel tak jak aktualnie odbywa się w to w programie „LIFE - Małopolska w zdrowiej atmosferze". Ubieganie się każdej gminy z osobna o środki na zatrudnienie Ekodoradców oraz rozliczanie kolejnego projektu nakłada na gminy następne dodatkowe obowiązki. **Zapis POP: Wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym: - Przygotowanie do 30 czerwca 2021 roku analizy skali ubóstwa energetycznego w gminie.** Wskazanie grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem oraz zidentyfikowanie potrzeb w zakresie termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują. - Utworzenie i uruchomienie w oparciu o ww. analizę formy wsparcia mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym. Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kosztów ogrzewania oraz realizacja programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. Uwagi: Zapis powinien być zaleceniem, a nie obowiązkiem do wykonania dla gminy. Program Stop Smog jest dla gminy dużym obciążeniem. Inwestycja u beneficjenta w całości przeprowadzana jest przez gminę. Od weryfikacji potrzeb po odbiór inwestycji. Uważam, że to zbyt duże obciążenie, mimo 70% zwrotu poniesionych na modernizację kosztów. **Zapis POP: W ramach aktualizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy zidentyfikować i wyznaczyć obszary, które ze względów technicznych i prawnych mogą być przeznaczone pod urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW.** Uwagi: Zapis powinien być zaleceniem, a nie obowiązkiem do wykonania dla gminy. Powodem takiego stwierdzenia jest fakt, iż w małej gminie możemy nie znaleźć takiego terenu pod taka inwestycję. Gminy różnicuje ukształtowanie terenu, klimat, mała ilość gruntów w zasobach gminy itp. Jeżeli nawet teren zostałby znaleziony może nie znaleźć aprobaty wśród mieszkańców i spowodować protesty oraz zablokowanie budowy. Należy również wziąć pod uwagę, że tereny wiejskie, które nie mają dużych zanieczyszczeń pochodzących z sektora przemysłu i komunikacji miejskiej, nie posiadają również sieci ciepłowniczej, a sieć gazownicza jest słabiej rozwinięta, bądź nie ma jej w ogóle. Wnioskuję ponownie o zaliczenie w Programie inwestycji np. termomodernizacji, wymiany pieca itp., które przeprowadził sam mieszkaniec. WIOŚ podczas kontroli nie uznawał inwestycji dokonanych samodzielnie przez mieszkańca, tylko te które pochodziły z dotacji uzyskanej przez gminę. Uruchomienie programów osłonowych dla mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania jest zbyt dużym obciążeniem dla budżetu gminy. Modyfikację zapisu (zadania wójtów burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin) dotyczącego zadań Ekodoradcy. Obecny zapis w Programie Ochrony Powietrza o zadaniach Ekodoradcy narzuca z góry zakres jego obowiązków. Taka decyzja powinna należeć do włodarza danej gminy. Wnioskuję o ponowną modyfikację zadania dotyczącego przeprowadzenia analizy potencjalnych obszarów budowy farm fotowoltaicznych, farm wiatrowych i biogazowni w ramach studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Działanie powinno traktowane jako dobra praktyka a nie konieczność.	W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. Analiza pod kątem wyznaczenia obszarów odpowiednich dla urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy powyżej 100 kW nie oznacza obowiązku wyznaczenia takich obszarów. W ramach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy stwierdzić, czy istnieje techniczna i prawna możliwość instalacji ww. urządzeń, a jeżeli istnieje – wskazać ww. obszary. Jeśli na całym obszarze gminy brak jest możliwości instalacji ww. urządzeń, również należy wykazać to w analizie. Pozwoli to na zaplanowanie działań związanych z rozwojem odnawialnych źródeł energii obecnie i w przyszłości oraz zabezpieczenie odpowiednich obszarów pod ewentualne inwestycje. Zaproponowany wskaźnik (pkt. 12, str. 45 Załącznik nr 1 do Uchwały) obejmuje wszystkie wymiany realizowane w gminie – również te zrealizowane samodzielnie przez mieszkańców. Poza wskazanymi rozwiązaniami możliwe jest także wykorzystanie kotłów na paliwa stałe, ale gwarantujących niski poziom emisji zanieczyszczeń. Brak dostępu do sieci ciepłowniczej i gazowej nie oznacza, że gmina nie powinna prowadzić działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		W jaki sposób gmina ma postąpić w przypadku wystąpienia II i III stopnia zagrożenia, gdy ten wypadnie w dzień wolny od pracy np. niedziela czy święto? Efektywna realizacja przez gminy programów Czyste powietrze i Stop Smog będzie wywierała konieczność zatrudnienia dedykowanych przede wszystkim dla tego celu pracowników oraz zwiększenia zasobów sprzętowych jednostki, w tym stworzenia stanowiska komputerowego dla mieszkańców. Z uwagi na zakres i zróżnicowanie działań gmin w zakresie ochrony powietrza, niemożliwe jest rozszerzenie ich realizacji, bez zwiększenia zasobów kadrowych. Pracownicy gmin powinni mieć zapewnione szerokie wsparcie merytoryczne i wcześniejsze gruntowne przeszkolenie przez instytucję odpowiedzialną za ten program, czyli Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska. Wszystkie te działania wiążą się nierozłącznie z dodatkowymi kosztami. Dodatkowo należy wspomnieć, że udział gminy w programie „Stop Smog" wiąże się z poniesieniem przez nią kosztów wkładu własnego, co w przypadku obecnego stanu budżetu Gminy Podegrodzie oraz obecnie panującej sytuacji w kraju jest niemożliwe bez znaczącego ograniczenia realizacji innych zadań. Odgórne narzucenie procentu wydatków budżetowych na działania związane z ochroną powietrza może spowodować problemy z realizacją innych zadań gminy. Poprawa stanu powietrza powinna być priorytetem w działaniach instytucji publicznych, jednakże realizacja wszystkich założeń nie zawsze jest możliwa, przede wszystkim ze względu na ograniczenia budżetowe. Obejmuje to między innymi poruszaną przeze mnie obecną sytuację, związaną z rozprzestrzenianiem się choroby Covid-19 i jej możliwymi skutkami dla polskiej gospodarki, jak również już wcześniej prognozowane zmniejszenie dochodów gmin czy konieczność dostosowania się do poszczególnych wymogów na szczeblu krajowym (m.in. zmiany w oświacie, zwiększenie płacy minimalnej). Już obecnie obowiązujący Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego określa szereg obowiązków, których wykonanie niesie za sobą znaczne koszty. Realizacja, nawet częściowa, propozycji nowego POP, może okazać się niemożliwa lub może spowodować znaczące problemy finansowe dla wielu gmin Małopolski. Kuriozalna wydawałaby się w takiej sytuacji konieczność kolejnego, znacznie obciążającego budżet jednostek wydatku, jakim byłaby ewentualna kara nałożona za niewypełnianie nowych zobowiązań POP. W przypadku założenia wsparcia osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, konieczne jest wyznaczenie jednolitego dla województwa sposobu kwalifikacji gospodarstw do tej grupy. Dotyczy to również proponowanego systemu zaliczkowego dla takich gospodarstw. W przypadku osób ubogich energetycznie należy założyć brak lub minimalny wkład własny z ich strony. Nawet sama modernizacja ogrzewania to średni koszt minimum kilkunastu tysięcy złotych – w tym wypadku łączny koszt działania to nie mniej niż milion złotych. Wysokość kosztów wraz z poszerzeniem działań termomodernizacyjnych znacząco wzrasta. Stan finansów wielu gmin nie pozwala na poniesienie takich kosztów, nawet w formie wkładu własnego w programie „Stop Smog". Natomiast wprowadzenie systemu zaliczkowego zasadne byłoby	związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska w związku z art. 379 ust. 1 Prawo ochrony środowiska kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Gmina zgodnie z ww. przepisami zobowiązana jest zapewnić możliwość kontroli. Poza utworzeniem straży międzygminnej możliwe jest również przeprowadzanie kontroli poza tygodniem roboczym w ramach art. 151 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. *Kodeks pracy*. W ten sposób realizowany jest obecnie m.in. obowiązek informowania przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (Regionalne Wydziały Monitoringu Środowiska) o ryzyku przekroczenia poziomu informowania bądź alarmowego poza tygodniem roboczym. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		również w innych programach, w tym przede wszystkich „Czyste Powietrze". W przeciwnym wypadku, nawet dotacja ze strony jednostki samorządu terytorialnego może nie być wystarczająca do realizacji inwestycji proekologicznych przez tych mieszkańców. W tym miejscu postuluję ponownie o przeanalizowanie możliwości uruchomienia programów wsparcia gospodarstw domowych ubogich energetycznie w ramach kolejnego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego. Rozwój montażu odnawialnych źródeł energii jest niewątpliwie słuszny, jednak konieczność preferencyjnego dotowania tych instalacji, przed np. ogrzewaniem gazowym, elektrycznym czy na biomasę, może wykluczyć osoby o gorszej sytuacji finansowej z ubiegania się o dofinansowanie w ogóle. Inwestycja w OZE jest zdecydowanie bardziej kosztowna w momencie jej montażu. Jednocześnie w przypadku starszych, nieocieplonych budynków, montaż instalacji OZE zasadny będzie jedynie przy jednoczesnej głębokiej termomodernizacji. W przeciwnym wypadku koszty eksploatacji będą niewspółmiernie wysokie do oczekiwanych korzyści, w porównaniu z ogrzewaniem np. gazowym. Jednocześnie nie wszyscy właściciele takich budynków są w stanie podołać obciążeniom finansowym związanym z taką inwestycją, nawet jeżeli nie zaliczają się do grona osób ubogich czy ubogich energetycznie. W takim przypadku nie mają możliwości uzyskania wystarczającego wsparcia ze środków publicznych. Wnoszę ponownie o powołaniu przepisów, które będą narzucały większą współpraca z WFOŚiGW, NFOŚiGW, zakładami energetycznymi, kominiarzami, nadzorem budowlanym itp. Odnośnie danych potrzebnych do uzupełnienia bazy, ponieważ są one nie przekazywane bądź są udostępniane częściowo, czyli bez podania punktu adresowego. Stwarza to duży problem, ponieważ bez znajomości adresu do bazy inwentaryzacji nie wprowadzimy udostępnionych danych. Zachodzi konieczność uregulowania kwestii związanych z ochroną danych osobowych poszczególnych beneficjentów tak, aby przekazanie adresu budynku, w którym wykonano inwestycję (wymiana pieca, termomodernizacja, instalacja OZE itp.) nie stanowiła problemu lub umożliwić wprowadzanie tych danych instytucjom, które udzieliły dofinansowania lub mają wiedzę na temat prowadzonych inwestycji. Wnoszę o wypracowanie wspólnego stanowiska z tymi instytucjami, które są w posiadaniu danych potrzebnych do uzupełnienia bazy inwentaryzacyjnej i ujednolicenie zasad. Zakup energii elektrycznej pochodzącej z OZE na potrzeby jednostek samorządu terytorialnego powinien być zależny od możliwości takiego zakupu oraz jego cen. Nie można dopuścić do sytuacji, aby gmina ponosiła niewspółmiernie wysokie koszty jedynie w celu realizacji tego zapisu lub nawet kary, w przypadku gdy nie ma technicznej możliwości zakupu takiej energii. Program Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego przewiduje wprowadzenie wielu obciążeń finansowych dla gmin Małopolski. W przypadku wejścia w życie POP niemożliwe będzie ich wprowadzenie, bez ograniczeń w realizacji innych zadań gminy. Natomiast w przypadku nie wykonania założeń POP, gmina może zostać ukarana karą finansową przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska. To spowodowuje kolejne utrudnienia dla realizacji	pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska czy Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. *programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). **Ponadto w oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców)**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		założeń POP. Już te obecne wymagają znaczących nakładów finansowych i poszerzenia kadry – jeden zatrudniony pracownik, ekodoradca, nie ma możliwości obsługi wszystkich aspektów określonych w POP. Tym samym, konieczne jest zatrudnienie kolejnych pracowników, co generuje dodatkowe koszty dla samorządów. Zasadne jest dostosowanie założeń Programu Ochrony Powietrza do rzeczywistych możliwości mieszkańców Małopolski i jednostek samorządu terytorialnego. Zbyt obszerne określanie zadań samorządów może spowodować nie tylko brak poprawy wdrażania rozwiązań chroniących klimat i powietrze, ale także ich spowolnienie – w przypadku kar za brak realizacji zaktualizowanego POP. Z uwagi na możliwości mieszkańców, kolejne zmiany powinny zostać wprowadzane stopniowo i z rozróżnieniem dotyczącym nowych i istniejących budynków, a w przypadku tych drugich – ich stanu i konieczności ewentualnych modernizacji**.**	**obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”.
1739	**Gmina Trzciana**	Wójt Gminy Trzciana stosownie do pisma znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 02.07.2020r. Wicemarszałka Województwa Małopolskiego dotyczące wydania opinii do projektu Programu ochrony powietrza: - zwracamy się z prośbą o wydłużenie okresu przejściowego na wymianę urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej kotłów/pieców/kominków na niskoemisyjne źródła ciepła co najmniej do końca 2030 roku. Planowany okres przejściowy na wymianę kotłów/pieców/kominków na niskoemisyjne źródła ciepła w tym na nowoczesne kotły na paliwa stałe jest zbyt krótki. Wysokie koszty ogrzewania na gaz, wysokie koszty za ekologiczny materiał opałowy, jak również nakłady jakie muszą ponieść mieszkańcy na modernizację/wymianę instalacji, kotłów/pieców/kominków uniemożliwiają zmianę dotychczasowego źródła ogrzewania na bardziej ekologiczne w tym na niskoemisyjne kotły na paliwa stałe. Samo dofinansowanie do wymiany kotła/pieca w przypadku najuboższych mieszkańców gminy będzie niewystarczające, gdzie, główną barierą nie do pokonania dla mieszkańców będzie wysoki koszt paliwa dobrej jakości i kaloryczności. - nie każda gmina ma możliwości finansowe, szczególnie gminy wiejskie na udzielanie dotacji celowych na ograniczenie niskiej emisji z palenisk domowych, - pozyskanie środków unijnych pozwoliłoby częściowo rozwiązać problemy finansowe, ale wkład własny gminy wymagany do realizacji zadania to duże obciążenie dla budżetu, z którego już realizuje się wiele inwestycji takich jak np. budowa wodociągu, kanalizacji, dróg. - gmina nie posiada środków finansowych na tworzenie dodatkowych etatów, na utworzenie punktu obsługi programu Czyste Powietrze, na zatrudnienie ekodoradcy, na prowadzenie kontroli palenisk, - należy podjąć działania zmierzające do obniżenia ceny gazu dla odbiorców indywidualnych do celów grzewczych do możliwości płatniczych rodzin aby zachęcić mieszkańców do zmiany sposobu ogrzewania budynków - należy zapewnić w budżecie Województwa środki finansowe w wysokości co najmniej 80% wartości działań wspierających walkę z niską emisją (wymiana kotłów/pieców/kominków na niskoemisyjne paliwa - źródła ciepła). Gmina nie posiada własnych środków jak również mieszkańcy nie posiadają odpowiednich własnych **środków na realizację postanowień wynikających z ww. uchwały.**	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** - Uchwała antysmogowa, tj. Uchwała Nr XXXII/452/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 r. *w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa małopolskiego ograniczeń i zakazów w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw* została przyjęta w styczniu 2017 r. Termin wymiany pozaklasowych urządzeń to rok 2022 (w roku 2023 nie mogą być one eksploatowane). Kotły 3 i 4 klasy muszą być wymienione do końca 2026 roku. Oznacza to, iż od momentu wejścia w życie uchwały mieszkańcy mają kolejno 6 i 9 lat na wymianę urządzenia. Jest to wystarczający czas. Rolą gminy jest informowanie mieszkańców o obowiązujących przepisach oraz pomoc w pozyskaniu dofinansowania na inwestycję. - W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			- Zgodnie z art. 47 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku *Prawo energetyczne* Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, na wniosek przedsiębiorstwa energetycznego, zatwierdza, na okres nie dłuższy niż 3 lata, taryfę zawierającą ceny i stawki opłat. Zarząd i Sejmik Województwa nie mają wpływu na ceny gazu. - Na poziomie rządowym zostały utworzone programy, z których mieszkańcy mogą pozyskać dofinansowanie na wymianę urządzenia. Głównym źródłem dofinansowania powinien być rządowy Program Priorytetowy Czyste Powietrze. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami.
1740	**Gmina Olesno**	Dotyczy: opinii do projektu uchwały w sprawie przyjęcia Programu ochrony Powietrza. W odpowiedzi na pismo z dnia 02.07.2020r. w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – w odniesieniu do projektu przywołanego dokumentu składam następujące uwagi: 1. W dokumencie przedstawiono „średnioroczne stężenie pyłu PM10 w roku prognozy 2023…”. Przypisane wielkości stężenia obejmują obszar całego województwa, podczas gdy dane z przeprowadzonych badań stanu istniejącego (w projekcie uchwały) obejmują tylko wybrane obszary województwa. Brak danych z powiatu dąbrowskiego. Wydaje się zatem zasadnym zróżnicowanie obowiązków nakładanych na gminę w projekcie uchwały, a dotyczących w szczególności „kontroli planowych”.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* zarówno diagnozy jakości powietrza, jak i wyznaczenia działań naprawczych dokonuje się w podziale na strefy jakości powietrza. W województwie małopolskim znajdują się trzy strefy: Aglomeracja Krakowska, Miasto Tarnów, strefa małopolska. Gmina Olesno położona jest w strefie małopolskiej, w której stwierdzono przekroczenia norm

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Zwracamy również uwagę na: 2. Brak możliwości kadrowych i finansowych, umożliwiających realizację obowiązków nakładanych na gminę, w tym realizację kontroli gospodarstw pod kątem wyeliminowania nieprawidłowości związanych ze spalaniem odpadów w domowych paleniskach – jako gmina wiejska nie posiadamy straży miejskiej, Brak zapewnionych środków finansowych wspierających walkę z niską emisją - brak środków własnych na realizację założeń POP.	jakości powietrza, dlatego też objęta jest działaniami naprawczymi, które są wskazane w Programie. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”.
1741	**Gmina Żabno**	W związku z trwającymi konsultacjami nad kolejnym już projektem Programu Ochrony Powietrza Województwa Małopolskiego, Gmina Żabno rozumie potrzebę działań na rzecz poprawy jakości powietrza, jednak biorąc pod uwagę lokalne warunki i możliwości, zwłaszcza finansowe gminy obawia się skali a przede wszystkim tempa zmian jakie planuje wprowadzić nowy Program Ochrony Powietrza. Dokument ten nakłada szereg obowiązków które często są oderwane od rzeczywistości administracyjnej i finansowej większości gmin. Nadal zastanawia nas fakt, iż realizacja zaproponowanego projektu Programu w nierówny sposób obciąża zainteresowane instytucje publiczne zarówno pod względem finansowym jaki i ilości nałożonych obowiązków do wykonania. Realizacja obowiązków przedmiotowej uchwały powinna być równomiernie rozłożona na gminę, powiat oraz województwo jak również w proporcjonalny sposób obciążać budżety tych instytucji.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Obowiązek utworzenia i utrzymania od 1 stycznia 2021 roku punktów obsługi programu „Czyste Powietrze" oraz zatrudnienia do 1 stycznia 2022 roku Ekodoradcy, możliwy jest do realizacji tylko pod warunkiem współfinansowania gminy i województwa w proporcji 1 do 2 (gmina 1/3 kosztów, województwo 2/3 kosztów). Jeśli zostałby nałożony obowiązek zatrudnienia kolejnego Ekodoradcy, jego finansowanie powinno pochodzić z budżetu województwa. Działania edukacyjno-informacyjne dotyczące między innymi uchwały antysmogowej wśród mieszkańców są od lat realizowane przez gminę również przy wsparciu merytorycznym województwa i przynoszą wymierne efekty. Gmina Żabno już teraz zamieszcza na swojej stronie internetowej poprzez widżet udostępniony przez województwo, informacje o aktualnej jakości powietrza na terenie powiatu tarnowskiego (w którym leży Gmina Żabno), wprowadzanych stopniach zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza, działaniach wynikających z planu działań krótkoterminowych koniecznych do podjęcia przy danym stopniu zagrożenia oraz odnośnik do Ekointerwencji. Gmina Żabno nie ma własnych czujników badających jakość powietrza i nie widzi możliwości ich montowania bez wsparcia finansowego województwa. Zapis dotyczący przeprowadzenia inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych oraz wprowadzenie jej do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce co najmniej 70 % budynków do końca 2021 roku oraz 90% budynków do czerwca 2022 roku jest nie możliwy do wykonania, nie tylko ze względów obecnie panującej pandemii, która nie wiadomo jak długo jeszcze potrwa, ale również ze względów finansowych i prawnych. W obecnym stanie prawnym mieszkańcy mogą odmówić udzielenia informacji potrzebnych do prawidłowego wprowadzenia w bazę danego budynku. Najpierw należy wprowadzić zmiany legislacyjne zobowiązujące mieszkańców do udzielania wnioskowanych informacji i bieżącego zgłaszania wszelkich zmian w tym zakresie oraz wskazać źródła finansowania tworzenia takiej bazy. Należało by również obowiązek uzupełniania danych w Bazie, nałożyć na instytucje posiadające już takie dane np. Starostwa Powiatowe, Powiatowe Nadzory Budowlane, kominiarzy dokonujących przeglądów instalacji oraz Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach realizowanego programu „Czyste Powietrze". Niedopuszczalnym jest, aby ten obowiązek ciążył jedynie na gminie i dotykał jedynie budżet gminy. Gmina Żabno ma wprowadzone dane do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce na poziomie 25 % i sukcesywnie wprowadza kolejne dane, co jest obecnie bardzo utrudnione w związku z panującą pandemią. Zasady współpracy Gminy z kominiarzami i Nadzorem Budowlanym powinny być uregulowane prawnie. Jednocześnie konsultowany program nie porusza tematu współpracy w zakresie inwentaryzacji ogrzewania budynków z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie, który obecnie jest instytucją prowadzącą i rozliczającą największy program dotyczący dotacji do termomodernizacji budynków mieszkalnych indywidualnych tj. program „Czyste Powietrze".	wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Informacja o aktualnej jakości powietrza powinna być udostępniona w oparciu o dane z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska. Nie wskazuje się do realizacji obowiązku montowania czujników mierzących stężenie zanieczyszczeń. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Zwracamy uwagę że samo złożenie wniosku przez mieszkańca (np. poprzez gminą) nie decyduje jeszcze czy prace w ramach złożonego wniosku zostaną wykonane. Kolejny zapis dotyczący nałożenia na gminę obowiązku przeprowadzenia kontroli interwencyjnej w ciągu 1 dnia od zgłoszenia, oraz 5 kontroli dziennie przy ogłoszeniu 2 i 3 stopnia zagrożenia nie jest możliwe do realizacji dla gminy, która nie posiada straży gminnej. Powołanie straży gminnej oraz zatrudnienie Ekodoradcy to cenna inicjatywa, która musiałaby być jednak poparta finansowaniem z województwa. Również zapisy dotyczące pobierania i zbadania próbek popiołu w co najmniej 10% przeprowadzanych kontroli powinien być poparty wsparciem finansowym województwa. Dla mniejszych gmin są to bardzo duże obciążenia kadrowe i finansowe. Ponownie zwracamy się z wnioskiem o rozważenie powołania straży na poziomie powiatów i oddelegowanie jej pracowników do poszczególnych gmin. Takie rozwiązanie byłoby znacznie tańszym w skali całego województwa. Zapis dotyczący wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym poprzedzonych analizą skali ubóstwa w gminie musi odbywać się zgodnie z ogólnie przyjętym programem wojewódzkim w tym zakresie oraz przy udziale finansowym województwa. W ramach aktualizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy zidentyfikowanie i wyznaczenie potencjalnych obszarów przeznaczonych pod urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW jest cenną uwagą, której wykonanie powinno poprzedzać szczegółowe wytyczne Urzędu Marszałkowskiego i wsparcie finansowe na takie działanie. Zaproponowany zapis, iż od 2022 roku zostanie zapewnione przez jednostki samorządu wykorzystanie w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej z OZE co najmniej w 50% zużywanej przez nie energii w ciągu roku a od 2025 roku 100% będzie bardzo trudne do zrealizowania i w dużym stopniu może obciążać budżet gminy. Propozycja przeznaczenia w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza obejmujące zatrudnienie Ekodoradcy, obsługę programu „Czyste Powietrze", kontrolę w zakresie naruszeń przepisów ochrony środowiska, działania edukacyjno-informacyjne, inwentaryzacje budynków oraz wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym w obecnej chwili również jest niemożliwe. Przy szerokim wachlarzu działań własnych gminy i związanych z tymi działaniami wydatkami, między innymi obecnie z dochodów własnych samorząd dokłada ok. 55% środków do obsługi oświaty. Gminy nie stać na kolejne wydatki na wskazanym w projekcie poziomie. Ponownie proponujemy aby procentowy udział dochodów własnych gminy przeznaczony na działania związane z ochroną powietrza a dotyczące również poza wymienionymi wyżej, dotacji dla mieszkańców do wymiany źródła ciepła na ekologiczne, termomodernizacji czy montaży OZE w gospodarstwach domowych, wzrastał przejściowo w określonych terminach zaczynając od wydatków na poziomie 0.1% przy jednoczesnym wsparciu tych działań programami zewnętrznymi. Do tej pory wymiana	pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska czy Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. *programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		kotłów wykonywana w gminie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego 2014-2020, cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem ze strony mieszkańców i przyniosła wymierne korzyści. Wszyscy rozumiemy, jak ważne i potrzebne jest podejmowanie działań służących poprawie jakości powietrza jednak zaproponowane terminy i obciążenia administracyjno-finansowe scedowane na gminę są absolutnie nie do przyjęcia. Troska o jakość powietrza którym oddychamy, dotyczy wszystkich w takim samym stopniu, dlatego apelujemy o podział obowiązków i wydatków wynikających z projektu Programu w proporcjonalny sposób na gminę, powiat i województwo.	Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska *„Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu *„Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. Zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „Kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z wyjątkiem morskich wód wewnętrznych,*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej oraz terenów zamkniętych, należy do zadań własnych gminy." W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.
1742	**Gmina Ryglice**	Dotyczy: konsultacje ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W odpowiedzi na pismo z dn. 02.07.2020r. ws. wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem), Gmina Ryglice przedkłada poniższe uwagi.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2020 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, lub wręcz niemożliwym w realizacji. Inwestycje w produkcję własnej energii ze źródeł odnawialnych są wieloletnie i tak krótki czas na wdrożenie tego zapisu najprawdopodobniej będzie niemożliwy. Zakup energii z poświadczeniem pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co na pewno wpłynie na i tak już obciążony w związku z pandemią budżet gminy. Pozostałe proponowane rozwiązania także nie uwzględniają czasu jaki jest potrzebny do rozeznania możliwości pozyskiwania i dystrybucji energii z oze do budynków użyteczności publicznej. W sprawie utworzenia od 1 stycznia przyszłego roku stanowiska obsługi Rządowego Programu Priorytetowego Czyste Powietrze (dalej PP Cz. P.) w porozumieniu z WFOŚiGW w Krakowie, uważamy że jest to działanie wykraczające poza kompetencje gminy. Środki w ramach wspomnianego programu rozdzielane są na poziomie centralnym (bez udziału gmin), a od dłuższego czasu prowadzone były usprawnienia programu mające na celu ułatwienie wnioskodawcom staranie się o środki. Pojawiła się nowa wersja programu, która jest już bardziej przejrzysta i mieszkańcy po zapoznaniu się z wymaganą dokumentacją nie powinni mieć już problemów z wnioskowaniem o środki. Oczywiście chcielibyśmy zaznaczyć, że gmina aktywnie informuje o możliwościach finansowania w ramach PP Cz. P. a także innych programach dotacyjnych realizowanych zarówno ze środków własnych gminy, programach realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, programów Mój Prąd, Moja Woda, a także o możliwościach odliczenia działań termomodernizacyjnych w ramach ulgi podatkowej. Zatrudniony Ekodoradca udziela kompleksowych informacji w tym zakresie. Jednak obowiązek przystąpienia do porozumienia z WFOŚiGW oraz utworzenie punktu obsługi PP Cz. P. bez wsparcia finansowego z zewnątrz nie zostanie przez nas zaaprobowane. W sprawie zapisu dotyczącego konieczności przeprowadzenia inwentaryzacji w 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku, wnioskujemy o wydłużenie tych terminów lub zmniejszenie ilości wymaganych inwentaryzacji. Gmina Ryglice dwa razy przekazała wszystkim mieszkańcom ankiety do pozyskania danych wymaganych w Bazie Inwentaryzacji, udostępniliśmy także możliwość składania ankiet w formie elektronicznej. Mimo starań, w związku z brakiem obowiązku mieszkańców do sprawozdawczości w tym zakresie nie jesteśmy w stanie pozyskać wszystkich danych. Kontrole intenvencyjne i planowe są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, szczególnie w przypadku gminy, która nie posiada Straży Miejskiej będzie trudne do realizacji ze względu na mnogość obowiązków. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu do co najmniej 2 dni roboczych oraz w przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja — aktualizację informacji o podjętych działaniach w ciągu 7 dni. W sprawie kontroli interwencyjnych, wprowadzenie obowiązkowych 10% badań próbek popiołu paleniskowego także jest zbędne. Na terenie gminy, w trakcie prowadzenia kontroli, konieczność pobrania próbki wystąpiła 1 raz. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i	Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		należy ją wykonywać głównie w przypadku pewności co do spalanych odpadów— wynik analizy stanowi wtedy dowód w postępowaniu. Liczymy na ścisłą współpracę w ramach wdrażania Programu Ochrony Powietrza ze wszystkimi, którym zależy na poprawie jakości powietrza. Mamy świadomość, że tylko wspólne, wzmożone działania mogą przynieść wymierny efekt w poprawie jakości powietrza.	inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*.
1743	**Miasto Jordanów**	**OPINIA** Na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2019 r. poz.1396 z późn. zm.) w związku z pismem znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 17.07.2020r. (data wpływu) w sprawie wydania opinii do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów,	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		strefa małopolska Burmistrz Miasta Jordanowa **opiniuje negatywnie projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.** Uzasadnienie Mając na uwadze trwające prace w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego nad wprowadzeniem nowego dokumentu strategicznego jakim jest Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego oraz możliwość składania uwag i wniosków do projektu tego Programu, Miasto Jordanów zgłasza istotne uwagi celem ich uwzględnienia w ww. strategicznym opracowaniu. *1.„Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy".* *„Do zadań Ekodoradcy należeć będą:* *• doradztwo dla mieszkańców w zakresie technologii OZE, źródeł ogrzewania, programów dofinansowania i wymagań uchwały antysmogowej,* *• prowadzenie edukacji ekologicznej na poziomie lokalnym w zakresie ochrony powietrza,* *• obsługa programu Czyste Powietrze, inicjowanie i obsługa inwestycji w zakresie programu Stop Smog."* Obowiązek zatrudnienia i utrzymania stanowiska Ekodoradcy wiązać się będzie ze znacznym zwiększeniem kosztów pracy urzędu- obciążeniem budżetu miasta. Nie wskazano czy określony w przedmiotowym projekcie Programu zakres obowiązków Ekodordacy będzie mógł ulegać zmianom np. przydzielenie zadań związanych z realizacją zadań określonych w POP – inwentaryzacja źródeł ogrzewania, wprowadzaniem danych do Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Współpraca przy obsłudze programu Czyste Powietrze powinna być realizowana przy zapewnieniu przez Rząd odpowiednich środków finansowych. Proponowane jest wprowadzenie dotacji z budżetu państwa na obsługę programu. Ponadto należy mieć na względzie, że realizowanie tak wielowątkowych zadań z zakresu ochrony powietrza winno pociągnąć za sobą zapewnienie środków finansowych na szczeblu przede wszystkim wojewódzkim. Dlatego też jeśli Województwo Małopolskie traktuje ochronę powietrza jako priorytet, nie można dopuścić ponownie do sytuacji w ramach której, gminy jako podstawowa jednostka odpowiedzialna za realizację POP jest odcięta od możliwości pozyskania środków np. na wymianę kotłów. Ponadto przyjęcie takich założeń do realizacji narazi również samorządy na wysokie kary finansowe nakładane przez WIOŚ za niezrealizowanie zapisów uchwały. *2.„Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy:* *• co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku,* *• co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku.*	nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Stanowisko Ekodoradcy musi być stworzone w każdej gminie. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Ponadto Województwo Małopolskie oferuje szereg szkoleń oraz ofertę studiów podyplomowych, które pomogą przygotować Ekodoradcę do pracy. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Dane powinny być wprowadzone do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Po uruchomieniu CEEB należy podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektoratami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe." W przedmiotowym zakresie należałoby zobowiązać inne podmioty, organizacje lub jednostki współdziałające a posiadające informacje w przedmiotowym zakresie instytucje do przekazywania danych burmistrzowi/wójtowi, które umożliwią ich wprowadzenie do bazy (wg szablonu ankiety). Sprawa ta dotyczy informacji będących w posiadaniu np. Starostwo Powiatowe, Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego, WFOŚiGW. Organy wykonawcze gminy nie dysponują instrumentami prawnymi, które pozwoliłyby na „wyegzekwowanie" współpracy w powyżej wskazanym zakresie, tymczasem to wyłącznie na tych organach spoczywa obowiązek wprowadzenia danych do bazy i przeprowadzenia pełnej inwentaryzacji. Biorąc pod uwagę, że w przypadku niedotrzymania terminów realizacji wyznaczonych zadań, organ za to odpowiedzialny podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 tys. zł do 500 tys. zł istotnym jest dodatkowo nieobciążanie budżetu gmin karami za niewykonanie zadań w terminach, które pozostawały nierealne do osiągnięcia. Środki te gminy mogłyby bowiem spożytkować na działania określone w Programie. *3. „Prowadzenie kontroli interwencyjnych i systemowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją.* *• Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia* *• W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli.* *• W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badania i próbki popiołu z paleniska.* *• Kontrole interwencyjne powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynku.* Wprowadzenie tak krótkiego termin reakcji na zgłoszenia naruszeń - 1 dnia roboczego od zgłoszenia oraz wskazany limit kontroli planowych wiąże się z koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników lub utworzenia straży gminnej, zajmującej się przede wszystkim tą tematyką. W mniejszych miejscowościach, w tym w mieście Jordanów pracownik zajmujący się problematyką związana z ochrona powietrza ma w swoim zakresie czynności również obowiązki związane z innymi dziedzinami (gospodarka wodno-ściekowa, gospodarka odpadami, wycinka drzew i krzewów, wydawanie decyzji środowiskowych i wiele innych). Przykładowo po 2023 roku zamieszczono limit 120 kontroli planowych w ciągu roku w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys. Dodatkowo oprócz tych kontroli planowych mają być prowadzone kontrole interwencyjne, co może prowadzić do podejmowania działań kontrolnych niemal w każdym dniu roboczym. Należy podkreślić, że działania takie nie ograniczają się do	krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		samych czynności kontrolnych w terenie, ale wiążą się z całą procedurą administracyjną, szczególnie przy stwierdzonych naruszeniach. Ponadto należy wskazać, iż przy braku straży miejskiej kontrola nie powinna być przeprowadzana jednoosobowo. A więc mimo ewentualnego zatrudnienia nowego pracownika (np. Ekodoradcy) obecny pracownik również powinien udać się w teren. Kolejnymi kosztami są wyposażenie w zestaw do poboru próbek (oraz wcześniejsze przeszkolenie pracowników w tym zakresie) oraz zlecenie wykonania badań. Na terenie Miasta Jordanowa ani w pobliskich miejscowościach nie ma Instytucji, która wykonuje analizy w przedmiotowym zakresie, co zaś wiąże się z kosztami transportu próbek *4. „Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące:* *• zatrudnienie Ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze,* *• realizacje programów dotacyjnych wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym,* *• kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie środowiska,* *• działania edukacyjno-informacyjne dotyczące ochrony powietrza,* *• inwentaryzację budynków w gminie,* *• termomodernizację budynków użyteczności publicznej."* Przeznaczenie w roku minimum 1 % budżetu samorządów gminnych na realizację zadań w zakresie ochrony powietrza winno dotyczyć również samorządów powiatowych, aby wydatkowanie środków publicznych na ten cel było racjonalne, efektywne i proporcjonalnie rozłożone na poszczególnych szczeblach administracji samorządowej, co w sytuacji pogarszającej się kondycji finansowej samorządów i przekazywanie nowych obowiązków bez finansowania, może doprowadzić do zaprzestania realizacji niektórych zadań własnych oraz inwestycji. Ponadto procent wydatków z budżetu jaki należy przeznaczyć na ochronę powietrza powinien zostać określony w oparciu o wskaźnik bazujący na liczbie wymienionych pieców oraz tych, które pozostały do wymiany. Podsumowując, w ocenie Zgłaszającego uwagi aktualne postanowienia projektu Programu ochrony powietrza pozostają nie do zaakceptowania w zaproponowanej formie, ustanawiając szereg terminów i wymogów, których osiągnięcie w zastanych realiach nie jest możliwe, co implikować będzie odpowiedzialność finansową organów, a w konsekwencji przełoży się w negatywny sposób na osiągnięcie celu jakim jest poprawa stanu powietrza w województwie.	Liczby kontroli systemowych zaproponowane w Programie oparte są na dotychczasowych działaniach gmin raportowanych w sprawozdaniach. Od roku 2023 konieczne jest zwiększenie liczby kontroli systemowych z uwagi na wejście w życie wymagań uchwały antysmogowej dotyczących kotłów pozaklasowych. Zadanie to wskazano do realizacji przez gminy, powiaty i województwo. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.
1744	**Gmina Czchów**	**POSTANOWIENIE** Na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 z późn. zm.) oraz art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn zm.) po przeanalizowaniu projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, **a także wskazane w Programie**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		BURMISTRZ CZCHOWA opiniuje pozytywnie projekt Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego pod warunkami: 1. Zapewnienia środków finansowych na zatrudnienie i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. 2. Zmniejszenia bądź dostosowania wielkości procentu dochodów własnych gminy przeznaczanych na działania związane z ochroną powietrza do jej możliwości finansowych. **UZASADNIENIE** Pismem z dnia 02.07.2020 r. (data wpływu do tut. Urzędu: 08.07.2020 r.) znak: SR-V.721.2.12.2020 Wicemarszałek Województwa Małopolskiego wystąpił do Burmistrza Czchowa o wyrażenie opinii do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Stosownie do art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska wójt, burmistrz lub prezydent miasta i starosta są obowiązani do wydania opinii w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu uchwały w sprawie programu ochrony powietrza. Obowiązek wprowadzenia stanowiska Ekodoradcy w gminie, którego zadaniem byłaby obsługa programu Czyste Powietrze, prowadzenie działań związanych z programem Stop Smog, a także realizacja edukacji ekologicznej z zakresu ochrony powietrza oraz doradztwa dla mieszkańców w obszarze technologii OZE, źródeł ogrzewania i wymagań uchwały antysmogowej związany jest z utworzeniem nowego stanowiska pracy, a w konsekwencji zwiększeniem (wzrostem) wydatków. Dlatego za zasadne uznaje się zapewnienie i wskazanie konkretnego źródła finansowania (poza środkami RPO na lata 2021 - 2027) na utworzenie i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy w gminach. Mając na uwadze konieczność prowadzenia działań, których celem jest poprawa stanu środowiska, a w szczególności jakości powietrza za słuszne uznaje się przeznaczenie części dochodów własnych gmin na działania związane z ochroną powietrza, jednakże wielkość/wysokość/procent tych środków powinien być dostosowany indywidualnie dla każdej gminy. Z uwagi na fakt, iż wpływy determinujące wysokość dochodów własnych gminy w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego są zróżnicowane i uzależnione od charakteru poszczególnych gmin, wysokość środków przeznaczonych na realizację zadań ukierunkowanych na poprawę jakości powietrza, jak na przykład: wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, czy działania edukacyjno – informacyjne, powinna być ustalona odrębnie dla każdej gminy biorąc pod uwagę jej możliwości finansowe. Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji. **POUCZENIE**	**środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe**. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Na niniejsze postanowienie służy stronie prawo wniesienia zażalenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Tarnowie za pośrednictwem Burmistrza Czchowa w terminie 7 dni od daty doręczenia niniejszego postanowienia. Na podstawie art. 127a Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia zażalenia wobec organu administracji publicznej, który wydał postanowienie. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia zażalenia przez ostatnią ze stron postępowania, postanowienie staje się ostateczne i prawomocne.	
1745	**Starosta Gorlicki**	Dotyczy: opinii do projektu uchwały przyjmującej „Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego". Na podstawie art.91, ust.2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 1219) po zapoznaniu się z projektem Uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego przyjmującej „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego" opiniuję pozytywnie projekt cyt. uchwały.	**UWZGLĘDNIONO**
1746	**Gmina Budzów**	Dotyczy pisma SR.V.721.2.12.2020 z dnia 02.07.2020r. w sprawie wydania opinii do projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska. Zgodnie z art.91 ust. 2 i ust.6 ustawy z dnia27 kwietnia 2001r. Prawo Ochrony środowiska (t. j. Dz.U. z 2020 r. poz1219 z późn. zm.) Wójt Gminy Budzów pozytywnie opiniuje przedłożony projekt pod warunkiem uwzględnienie poniższych uwag: Uwaga do działu 8.2 Wykaz i opis planowanych do realizacji działań naprawczych, zadania do realizacji , zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin - punkt 12) Zapewnienie przez Gminę, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej nie przekroczą odpowiednio 30% i 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy nie jest realne do wykonania w tak krótkim czasie. Wymiana ogrzewania w prawie 70% budynków w niewiele ponad 2 lata wymaga ogromnych środków pieniężnych. Większość mieszkańcy gminy pomimo chęci skorzystania z programu Czyste Powietrze nie będzie w stanie wykonać inwestycji bez dodatkowego dofinansowania ze strony Gminy. Gmina Budzów ze względu na realizację wieloletnich inwestycji nie posiada wystarczających środków finansowych na zapewnienie wymagań określonych w Programie. Projekt programu zakłada jednakową wartość procentową ilości eksploatowanych urządzeń grzewczych, które będą mogły nie spełniać wymagań uchwały antysmogowej dla wszystkich	**NIE UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		gmin w Województwie Małopolskim. Stawia to naszą Gminę w bardzo niesprawiedliwej i niekorzystnej sytuacji. Niestety ze względu na brak sieci ciepłowniczej oraz sieci gazowej mieszkańcy gminy Budzów nie mają możliwości wyboru zmiany systemu ogrzewania na bardziej ekologiczne niż nowoczesne kotły C.O. Wnioskujemy o zwiększenie liczby eksploatowanych urządzeń grzewczych , które będą mogły nie spełniać wymagań uchwały antysmogowej odpowiednio na 70% od 2023 i 30% od 2027r.	
1747	**Gmina Rabka-Zdrój**	Dotyczy: Konsultacje Programu ochrony powietrza **Szanowny Panie Marszałku,** Gmina Rabka-Zdrój podtrzymuje swoje stanowisko w sprawie oceny zapisów nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, wyrażone we wcześniejszych pismach, znak sprawy: SRG.602.7.2019 oraz ZRP.602.3.2020. Dodatkowo wnosimy dwie uwagi: 1. Wnosimy uwagę do Planu Działań Krótkoterminowych (będącego częścią POP), aby na terenie strefy uzdrowiskowej A zostało wprowadzone ograniczenie dla eksploatacji kominków, obowiązujące przy pierwszym (kolor żółty), a nie jak obecnie, przy trzecim (kolor czewony) stopniu zagrożenia. Ograniczenie to powinno obowiązywać jedynie wówczas, gdy kominki nie stanowią jedynego oraz głównego źródła ogrzewania. 2. Ponadto wnosimy, aby w przypadku wprowadzenia na terenie strefy uzdrowiskowej A i B uchwały antysmogowej wprowadzającej zakaz stosowania paliw stałych, spod tego zakazu wyłączy spalanie drewna. Niniejsze uwagi zostały przesłane na adres Departament Środowiska Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego ul.Racławicka 56, 30-017 Kraków oraz na adres e-mail: powietrze@umwm.pl	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Zakaz eksploatacji kominków i miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwa stałe, jeżeli nie stanowią on jedynego źródła ogrzewania, został dodany do obowiązków powszechnych wyznaczonych w Planie działań krótkoterminowych w ramach II stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. I stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza wprowadzany jest dodatkowo, poza wymaganymi Rozporządzeniem Ministra Środowiska *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych*, dlatego działania określone dla niego mają charakter przede wszystkim 2. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego opracuje jednolite wytyczne do wprowadzania zakazu spalania paliw stałych na terenie gmin, które złożą taki wniosek do władz Województwa. Celem niniejszego działania jest zapobieżenie chaosowi informacyjnemu, który zapanowałby w przypadku wprowadzenia różnych uchwał. Ponadto różny zakres ograniczeń mógłby zostać odebrany jako naruszenie konstytucyjnej zasady równości wobec prawa.
1748	**Gmina Skawina**	**Dotyczy: uwagi Gminy Skawina do Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego** Szanowny Panie Wicemarszałku, wyrażamy zdecydowane poparcie dla kierunków zmian zaproponowanych w aktualizacji zapisów Programu Ochrony Powietrza. Mając na uwadze znaczenie zaproponowanych zmian w Programie Ochrony Powietrza proponujemy rozważenie w ramach trwających konsultacji do **Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego** naszych uwag. Załącznik do pisma OP-EE.604.5.2020 – **propozycje zmian Gminy Skawina do Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego**.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Ustalanie lokalizacji stacji Państwowego Monitoringu Środowiska nie należy do kompetencji Zarządu Województwa. Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* oceny jakości powietrza i obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska (art. 88 ust. 1). Prowadzenie państwowego monitoringu należy do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska. Zgodnie z art. 1 ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska z dnia 20 lipca 1991 r., Inspekcja powołana została do badania i oceny stanu środowiska. Do jej zdań należy m.in. wykonywanie pomiarów wielkości poziomów substancji w środowisku (art. 2 pkt 14). W odniesieniu do Krakowa funkcję tę pełni Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><th>Który punkt POP / numer strony dokumentu</th><th>Zapis istniejący w POP</th><th>Uwaga / proponowana treść zmiany w treści dokumentu</th></tr>
<tr><td>Treść uzasadnienia Uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.</td><td>Nie dotyczy.</td><td>Brak rozszerzenia monitoringu prowadzonego przez WIOŚ o benzo(a)piren w Skawinie i powstania nowej stacji monitoringu na terenie Huty Aluminium.</td></tr>
<tr><td>Treść uzasadnienia Uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.</td><td>Nie dotyczy.</td><td>Nie uwzględniono uwagi zaproponowanej w poprzednich konsultacjach: zakazu stosowania żużli z elektrowni i innych odpadów do likwidowania śliskości dróg.</td></tr>
<tr><td>str. 43</td><td>Po uruchomieniu CEEB34 należy podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektorami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe.</td><td>Proszę o sprecyzowanie tematu “podjąć współpracę “ - czy inspektorzy i kominiarze będą mieli obowiązek uzupełniania bazy, czy też gmina na swój koszt będzie musiała np. Kominiarzom płacić za dokonywanie inwentaryzacji?

Proponuje usunięcie się zapisu lub doprecyzowanie iż “Po uruchomieniu CEEB aktualizacja danych w zakresie wynikających z wprowadzonych przepisów dotyczących bazy”.</td></tr>
</table>
</td><td>
2. Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 13 września 1996 r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* utrzymanie czystości i porządku w gminach należy do obowiązkowych zadań własnych gminy. Wskazane zapisy należy wobec tego wprowadzać w regulaminach utrzymania czystości i porządku w gminie. W Programie w ramach punktu g) kierunków działań transportowych (str. 51 Załącznika nr 1 do Uchwały) wskazuje się na obowiązek utrzymania dróg, chodników, ścieżek rowerowych i innych ciągów komunikacyjnych utwardzonych w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń poprzez regularne mycie i poprawę stanu ich nawierzchni.

3. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Prace nad powstaniem bazy prowadzi Ministerstwo Klimatu.

4. Za uzupełnianie Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce odpowiadają gminy, gdyż to one realizują obowiązek inwentaryzacji źródeł ogrzewania i są odpowiedzialne za wprowadzane do Bazy dane. Poza administracją Bazy zapewniane jest także wsparcie techniczne, które jednak nie jest jednoznaczne z uzupełnianiem obecnej Bazy.

5. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska w związku z art. 379 ust. 1 Prawo ochrony środowiska kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Gmina zgodnie z ww. przepisami zobowiązana jest zapewnić możliwość kontroli. Poza utworzeniem straży międzygminnej możliwe jest również przeprowadzanie kontroli poza tygodniem roboczym w ramach art. 151 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. W ten sposób realizowany jest obecnie m.in. obowiązek informowania przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (Regionalne Wydziały Monitoringu Środowiska) o ryzyku przekroczenia poziomu informowania bądź alarmowego poza tygodniem roboczym.

6. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><td>str. 45</td><td>Zadania starostów powiatu: "Administracja Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Eksport bazy do Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków w momencie jej uruchomienia".</td><td>Doprecyzowanie, iż oprócz administrowania również uzupełnienie bazy.</td></tr>
<tr><td>str. 62</td><td>Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast: Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań uchwały antysmogowej w co najmniej 5 budynkach dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys., w co najmniej 10 budynkach dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców między 20 a 50 tys. oraz co najmniej 20 budynkach dziennie w pozostałych gminach.</td><td>Co jeśli 3 stopień zagrożenia wystąpi w niedzielę, kiedy ani SM ani urzędnicy nie pracują?</td></tr>
</table>
</td><td>realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku.
7. Kwestia ulgi termomodernizacyjnej poruszana jest w ramach pozyskiwania informacji o Programie Czyste Powietrze. Ponadto na stronie dedykowanej Programowi znajdują się również informacji o uldze termomodernizacyjnej i Programie Stop Smog. Dlatego też, by informacja była jak najbardziej przejrzysta, wskazuje się informację o Programie Czyste Powietrze do zamieszczenia na stronach internetowych.
8. Obowiązek całorocznego utrzymania dróg w czystości został wskazany w działaniach długoterminowych. (pkt. g, str. 51 Załącznika nr 1 do Uchwały). Sprawozdawczość wynikająca z tego zadania będzie realizowana w ramach corocznych sprawozdań z realizacji Programu ochrony powietrza.
9. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zostali zobowiązani do dostarczenia wytycznych do wykonania przedmiotowej analizy. Znajdą się w niej niezbędne informacje określające sposób sporządzenia bazy osób oraz docelowej analizy. Forma pomocy – jej zakres czy środki finansowe – powinna być oparta na rzetelnej analizie, by uwzględnić specyfikę gminy, dlatego też nie wprowadza się obowiązku utworzenia programu osłonowego w każdej gminie.
10. Wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, wprowadzono wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Z uwagi na fakt, iż to mieszkaniec zobowiązany jest do przestrzegania uchwały antysmogowej, nie nakłada się na gminę odpowiedzialności za wszystkie wymiany urządzeń. Wskaźnik ten został jednak przeredagowany, by uniknąć sytuacji przytoczonej w uwadze. Udział kotłów niespełniających wymagań uchwały antysmogowej odniesiono do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń grzewczych.</td></tr>
</table>

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku			Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		str. 100	Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych.	Zbyt krótki okres, w stosunku do ilości obiektów zlokalizowanych na terenie Gminy.	11. Działanie odnosi się do ograniczenia emisji wtórnej pyłów. W tak precyzyjny sposób działanie to określać powinien regulamin utrzymania porządku i czystości w gminie.
		str. 101	Do 31 października 2020 roku na oficjalnej stronie internetowej gminy (w widocznym miejscu na stronie głównej) należy zamieścić następujące informacje: • aktualną jakość powietrza i stopnień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (jeśli został wprowadzony), • odnośnik do aplikacji Ekointerwencja (możliwości zgłoszenia naruszenia przepisów ochrony środowiska), • odnośnik do informacji o Programie Czyste Powietrze.	Proponujemy dodać informację o wszystkich dostępnych programach pomocowych a nie tylko programu Czyste Powietrze. Brak informacji o STOP SMOG oraz uldze termomodernizacyjnej.	

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><td>str. 101-103</td><td>Zadania dla gmin, starostów i wojewodów.</td><td>Brak w zadaniach dla gmin, starostów i wojewodów wyszczególnionego obowiązku mycia dróg i sprawozdania z wykonywania tej usługi w powierzchni utrzymywanych dróg i mytych dróg.</td></tr>
<tr><td>str. 102</td><td>Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski:
• Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog.</td><td>Z uwagi na kryteria dochodowe nie jest możliwe przy obecnych narzędziach utworzenie bazy danych o osobach które spełniają wymagania programu STOP SMOG. Takie dane można utworzyć tylko na podstawie dobrowolnego oświadczenia mieszkańca, który zadeklaruje spełnianie takich warunków. Proponuje się aby wprowadzić obowiązek wdrażania programu pomocowego dla osób ubogich energetycznie (dostosowane do potrzeb lokalnej społeczności np. STOP SMOG, dopłaty do bezemisyjnych paliw itp).</td></tr>
<tr><td>str. 103</td><td>Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej:
• od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń</td><td>Wskazany zapis nie dyscyplinuje do podejmowania działań przez gminy gdyż po 2023 r. część mieszkańców deklaruje ze w budynkach w których istnieją dwa źródła ciepła: kopciuch oraz kocioł gazowy mieszkańcy nie będą likwidować kotła co oznacza ze gminy będą deklarować ze w tych budynkach nie są eksploatowane "kopciuchy" zgodnie z deklaracją mieszkańców.</td></tr>
</table>
</td><td></td></tr>
</table>

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		<table><tr><td></td><td>grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.</td><td></td></tr><tr><td>Działanie 2. Ograniczenie emisji z sektora transportu Kod działania: PL12_OE - pkt g) str. 106</td><td>„Utrzymanie dróg, chodników, ścieżek rowerowych i innych ciągów komunikacyjnych utwardzonych w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń poprzez regularne mycie, remonty i poprawę stanu ich nawierzchni”.</td><td>Brak adnotacji w zakresie zimowego utrzymania infrastruktury pieszo-rowerowej.</td></tr></table>	
1749	**Gmina Biecz**	Na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 z późn. zm.) informuję, że projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego jest bezsprzecznie dokumentem, który w sposób zdecydowany podejmuje działania związane z ochroną powietrza. Działania antysmogowe są konieczne, zwłaszcza w Małopolsce, jednakże w mojej opinii realizacja wszystkich zapisów uchwały będzie bardzo trudna. 1. „Gminy, powiaty i województwa zobowiązane będę zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych” – zadanie to będzie trudne do wykonania w tak krótkim czasie oraz będzie wymagało poniesienia wysokich kosztów, które nie były planowane. Należy rozważyć uruchomienie wsparcia w formie dotacji lub pożyczki umarzalnej na działania związane z zakładaniem instalacją fotowoltaicznych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 analizowane będzie uruchomienie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2. „Przeprowadzenie inwentaryzacji 70% źródeł ciepła i instalacji OZE w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy do końca 2021 roku i co najmniej 90% do końca 2022 r.” - jest zadaniem nierealnym do wykonania, ponieważ podanie tych informacji zależy wyłącznie od dobrej woli mieszkańca. W projekcie uchwały wciąż brak zapisów, które nakazywałyby właścicielowi budynków podanie tych informacji. 3. „Reakcja na zgłoszenie naruszeń powinna być wykonana w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia„ jest to zadanie trudne do realizacji, ponieważ w wielu gminach nie ma odrębnego stanowiska związanego z wykonywaniem kontroli i zajmuje się tym osoba, która w swoim zakresie ma wiele innych zadań. 4. „W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z palenisk” - zapis ten wiąże się z ponoszeniem przez gminę dodatkowych, nieplanowanych kosztów. 5. „Przeznaczenie co najmniej 1% dochodów własnych gminy na działania związane z ochroną powietrza” będzie zadaniem trudnym do zrealizowania, szczególnie w gminach, które są w ciężkiej sytuacji finansowej. Reasumując, działania związane z ograniczeniem niskiej emisji są konieczne, jednakże zakładane efekty wydają się być mało realne do uzyskania w tak krótkim czasie.	środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. 2. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 3. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. 5. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.
1750	**Gmina Alwernia**	*Dot. Programu ochrony powietrza* Burmistrz Gminy Alwernia zwraca się z prośbą o uwzględnienie poniższych uwag do nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Należy wziąć pod uwagę, że system wymiany realizowany w ramach projektu prowadzonego przez Gminę Alwernia pn. „Wymiany źródeł ciepła w indywidualnych gospodarstwach domowych”, jak i każdy program w ramach którego można otrzymać dofinansowanie do	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wymiany starych pieców węglowych odbywa się na zasadzie dobrowolności. Gmina realizuje program, prowadzi kampanie informacyjne i edukacyjne, natomiast nie może zmusić mieszkańców do wymiany kotłów pozaklasowych, jeśli sami się na to nie zdecydują. Należy również wziąć pod uwagę, że tereny wiejskie, które nie mają dużych zanieczyszczeń pochodzących z sektora przemysłu i komunikacji miejskiej, nie posiadają również sieci ciepłowniczej, a sieć gazownicza jest słabiej rozwinięta. Ponadto przeznaczenie co najmniej 1% wydatków budżetu gminy na dopłaty do wymiany kotłów, instalacje OZE lub termomodernizacje u mieszkańców czy prowadzenie kilkudziesięciu kontroli gospodarstw domowych w ciągu roku, w zakresie spalania odpadów w wyznaczonym wymiarze może przekraczać możliwości personalne i finansowe Gminy.	antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Poza wskazanymi rozwiązaniami możliwe jest także wykorzystanie kotłów na paliwa stałe, ale gwarantujących niski poziom emisji zanieczyszczeń. Brak dostępu do sieci ciepłowniczej i gazowej nie oznacza, że gmina nie powinna prowadzić działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.
1751	**Gmina Wojnicz**	W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, Gmina Wojnicz przesyła następujące uwagi i wnioski do projektu Programu: 8. Działania naprawcze. Działanie 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej. Zadania do realizacji. Zadania wszystkich instytucji publicznych: **Ad.2 Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych.** Gmina Wojnicz jest właścicielem ponad 40 budynków użyteczności publicznej. Koszt zakupu i montażu instalacji fotowoltaicznych mimo znacznej konkurencji na rynku nadal jest bardzo wysoki, w związku z czym wyposażenie tak dużej liczby budynków w instalacje fotowoltaiczne	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nie jest możliwe ze względu na bardzo ograniczone możliwości finansowe gmin. Ponadto należy zwrócić uwagę na fakt, że montaż instalacji fotowoltaicznej wiąże się również z koniecznością dostosowania instalacji elektrycznej w budynkach do OZE, co generuje dodatkowe koszty. Nałożenie na gminy obowiązku pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych będzie wiązało się ze wzrostem cen energii, jak również z ograniczeniem konkurencji na rynku, ponieważ do przetargu będą mogły przystąpić jedynie przedsiębiorstwa, które wytwarzają energię z OZE. Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin: **Ad. 5 Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i użyteczności publicznej na terenie gminy - co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku.** Inwentaryzacja źródeł ciepła na terenie Gminy Wojnicz prowadzona jest począwszy od 2017 roku. Niestety ze względu na brak aktów prawnych, które nakładałyby na mieszkańców obowiązek przekazywania gminom informacji na temat obecnie użytkowanego źródła ciepła, planowanej wymianie systemu ogrzewania czy przeprowadzonej termomodernizacji, Mieszkańcy nie chcą udostępniać ww. danych, gminy nie są w stanie uzupełnić bazy inwentaryzacji w wymaganych zakresie. Postulujemy o wydłużenie zaproponowanych ram czasowych na zrealizowanie obowiązku inwentaryzacji poza perspektywę roku 2022 roku i rozpoczęcie wprowadzania działań naprawczych od wprowadzenia stosownych zmian legislacyjnych. **Ad. 6 i 7 Prowadzenie przez straż gminną lub między gminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza:** Na terenie Gminy Wojnicz oraz gmin sąsiednich nie funkcjonują straże gminne. W gminach wiejskich i miejsko wiejskich, gdzie nie funkcjonuje straż gminna wykonywanie tak dużej liczby kontroli (w 2020 roku obowiązek przeprowadzenia kontroli 40 budynków, w 2021 i 2022 roku – 100 budynków, a od 2023 – 200 budynków rocznie) jest bardzo utrudnione lub niemal niemożliwe ponieważ generuje konieczność zatrudnienia dodatkowych pracowników. Straż miejska funkcjonuje jedynie w dużych miastach. Postulujemy więc, aby zapewnić odpowiednie finansowanie Województwa Małopolskiego dla utworzenia etatów w gminach, albo scedować te zadania na powiaty, które również winny przedsięwziąć część zadań związanych z zapewnieniem skutecznej kontroli przepisów o ochronie środowiska. Pragniemy zwrócić uwagę, iż przewidywane nakłady nie dotyczą tylko dodatkowych etatów, ale także zakup próbników, całego sprzętu potrzebnego do prawidłowego przeprowadzenia kontroli oraz opłaty za badania po-branych próbek.	Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ad. 11 Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza. W związku z wybuchem pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 samorządy m.in. gmin znajdują się w trudnej sytuacji finansowej. Środki pochodzące z budżetu gminy pierwszej kolejności będą przeznaczone na zaspokojenie najważniejszych potrzeb socjalnych mieszkańców. Przeznaczenie 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza będzie możliwe jedynie w przypadku, gdy gmina uzyska dofinansowanie na to działanie. Ad. 12 Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: •Od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy •Od 1 stycznia 2027 roku nie prze-kroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. Ustalenie odsetku urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej nie jest możliwe bez wykonania pełnej inwentaryzacji źródeł ciepła. Natomiast wykonanie pełnej inwentaryzacji nie jest możliwe ze względu na brak aktów prawnych, które nakładałyby na mieszkańców obowiązek przekazywania gminom informacji na temat obecnie użytkowanego źródła ciepła, planowanej wymianie systemu ogrzewania czy też przeprowadzonej termomodernizacji budynku. 11. Efekty realizacji Programu. 11.2 Monitorowanie efektów. Gminy i powiaty zobowiązane są do przekazywania danych do Urzędu Marszałkowskiego według udostępnionego wzoru sprawozdania: b) do 31 stycznia każdego roku, gminy i powiaty powinny przekazywać roczne sprawozdanie z realizacji zadań Programu ochrony powietrza według stanu na 31 grudnia. W celu rzetelnego sporządzenia rocznego sprawozdania z realizacji zadań Programu ochrony powietrza według stanu na 31 grudnia roku poprzedniego, gminy muszą wystąpić do instytucji zewnętrznych np. Polskiej Spółki Gazownictwa o udostępnienie danych. Czas oczekiwania na potrzebne dane to ok. 30 dni. W związku z powyższym, z technicznego punktu widzenia nie jest możliwe złożenie ww. sprawozdania za poprzedni rok w terminie do 31 stycznia. Wnosimy o pozostawienie dotychczasowego terminu tj. 31 marzec. W związku z powyższym proszę o uwzględnienie w/w uwag i wniosków do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że samorząd Gminy Wojnicz podejmie wszelkie możliwe działania mające na celu ograniczenie niskiej emisji.	Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu.
1752	**Starosta Chrzanowski**	W nawiązaniu do Państwa pisma znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 02.07.2020 r. dot. wydania opinii do Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla wojewodzina małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska, zgodnie z art. 91 ust. 2 i 92 ust. la ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz.U. z 2020 r., poz. 284 z późniejszymi zmianami), na podstawie analizy zawartości w/w dokumentu Starosta Chrzanowski opiniuje pozytywnie przedłożony projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego", pod warunkiem uwzględnienia następujących uwag do treści przedmiotowego Programu: 1. Dla zadania w ramach Działania 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej / Zadania wszystkich instytucji publicznych, przewidziano: „Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Realizacja tego zadania wiąże się z wysokimi nakładami finansowymi i koniecznością przeprowadzenia w krótkim czasie wielu inwestycji, co sprawia iż założony cel staje się nierealny. Samorząd Województwa winien wobec tego zapewnić finansowanie tego zadania dla jednostek samorządu terytorialnego. Ponadto należy zaznaczyć, iż proponowane inne formy realizacji tego zadania nie funkcjonują jeszcze w pełni na rynku energetycznym. 2. Przedstawione w punkcie 8.2.1. Działanie 3, dot. zadań przewidzianych do realizacji przez starostów powiatów należy zweryfikować zapisy: • „Prowadzenie przekazanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie, kontroli interwencyjnych (w tym również w ramach aplikacji Ekointerwencji administrowanej przez UMWM) w zakresie p:zestrzegania przepisów o ochronie środowiska u podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Weryfikacja zgłoszeń i kontrola powinna następować w ciągu 3 dni roboczych od zgłoszenia". Obecnie Starosta zgodnie z zapisami art. 48 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1292), zobowiązany jest zawiadomić przedsiębiorcę o zamiarze wszczęcia kontroli a kontrolę można wszcząć nie wcześniej niż po upływie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W związku z tym powyższy zapis mówiący, że kontrola powinna następować w ciągu 3 dni roboczych od zgłoszenia jest w kolizji z obowiązującym prawem.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie powiaty jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Zadanie zostało doprecyzowane, by nie budziło wątpliwości w zakresie jego zgodności z kompetencjami starosty określonymi w przepisach krajowych oraz procedurami, w ramach których starostowie podejmują kontrole. Uwzględniono również ograniczenia związane z czasem reakcji na kontrolę. 3. Przedmiotowe dane podlegają udostępnieniu w ramach dostępu do informacji publicznej oraz informacji o środowisku i jego ochronie. Z kolei obowiązek wprowadzania ww. danych wynikać będzie z obowiązków starostów nałożonych w ramach Programu ochrony powietrza. 4. Organem wydającym decyzję jest w tym przypadku Starosta, który w ramach pozwolenia może określić warunki eksploatacji instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza. Niniejsze zadanie nie wyklucza ustaleń z podmiotem eksploatującym instalację. Wytyczne w tym zakresie zostaną przygotowane i przedstawione przez Zarząd Województwa, co zostało wskazane w zadaniach Zarządu: „Przygotowanie do 31 grudnia 2021 roku wytycznych w zakresie wprowadzania w pozwoleniach obowiązku wdrożenia działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia" (str. 57 Załącznik nr 1 do Uchwały). 5. Obowiązek przekazywania informacji o wydanych i aktualizowanych decyzjach ma dotyczyć wszystkich decyzji, które wydaje Starosta, niezależnie od substancji, które obejmuje. Gmina powinna zostać poinformowana o wydaniu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ponadto należy zauważyć, że kontrola podmiotów korzystających ze środowiska jest podstawowym zadaniem Inspekcji Ochrony Środowiska w tym Wojewódzkich Inspektorów ochrony Środowiska. W świetle art. 2 ust. I pkt I ustawy z 20.07.1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz.U. z 2019 r. poz. 1355) do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska należy kontrola podmiotów korzystających ze środowiska w rozumieniu p.o.ś. w zakresie: a) przestrzegania przepisów o ochronie środowiska, b) przestrzegania decyzji ustalających warunki korzystania ze środowiska oraz przestrzegania zakresu, częstotliwości i sposobu prowadzenia pomiarów wielkości emisji i jej wpływu na stan środowiska. Uprawnienia i obowiązki wynikające z obowiązującego prawa nie dają podstaw prawnych Wojewódzkim Inspektorom Ochrony Środowiska, umożliwiających scedowanie obowiązków kontrolnych na starostów. Z uwagi na fakt, iż kwestie kontroli zostały szczegółowo uregulowane przepisami prawa, wprowadzenie powyższego zadania do realizacji przez Starostę, uważa się za bezprzedmiotowe i niezgodne z obowiązującymi przepisami prawa. 3. „Wprowadzanie danych o rocznych emisjach zanieczyszczeń do powietrza w wydawanych pozwoleniach na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza oraz pozwoleniach zintegrowanych do bazy udostępnionej przez Urząd Marszałkowski. Dane powinny być wprowadzane i aktualizowane wciągu 30 dni od wydania pozwolenia lub jego zmiany.” W chwili obecnej brak jest podstaw prawnych wskazujących na to, że Starosta może przekazywać przedmiotowe dane do bazy Urzędu Marszałkowskiego. Mogłoby to być zrealizowane jedynie na zasadzie porozumienia pomiędzy Urzędem Marszałkowskim a Powiatem 4. W przypadku nowo wydawanych oraz zmienianych pozwoleń na emisję gazów lub pyłów do powietrza i pozwoleń zintegrowanych, organ powinien przeanalizować i w uzasadnionych przypadkach wprowadzić, obowiązek wdrożenia działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia. Informacja o instalacjach objętych obowiązkiem wdrożenia tych działań powinna zostać przekazana do właściwego powiatowego centrum zarządzania kryzysowego. Zadanie to winno być skierowane do przedsiębiorców gdyż w chwili obecnej w momencie składania wniosku o wydanie pozwolenia na wprowadzanie gazów i pyłów oraz pozwolenia zintegrowanego, prowadzący instalację ma obowiązek przedstawić proponowane działania mające na celu zapobieganie lub ograniczanie emisji zgodnie z art. 184 ust 2 pkt 15 Prawa ochrony środowiska. Należy więc zobligować podmioty eksploatujące instalacje do przedstawiania we wniosku działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji, które zostaną wdrożone w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia. Wówczas Starosta określi te działania w pozwoleniu, gdyż	decyzji wraz z przekazaniem przedmiotowej decyzji do wglądu. Celem działania jest zapewnienie gminom bieżącego dostępu do wskazanych informacji, gdyż wydawane decyzje mają wpływ na jakość powietrza na obszarze gminy. W innym wypadku gmina musiałaby każdorazowo wnioskować, w trybie dostępu do informacji publicznej oraz informacji o środowisku i jego ochronie, o przekazanie ww. informacji. Jako, że jest to informacja, która podlega udostępnieniu, starosta może przekazywać ją do wiadomości/informacji gminy – nie wskazuje się wobec tego żadnej roli gminy w postępowaniu – działanie ma charakter informacyjny.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pozwolenia są wydawane zgodnie z wnioskami prowadzących instalacje. Realizacja tego zadania wymaga zmiany przepisów prawa ustawy Prawo ochrony środowiska. 5. Organy wydające decyzje powinny na bieżąco informować władze gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy. W chwili obecnej brak jest podstaw prawnych wskazujących na to, że Starosta może przekazywać przedmiotowe informacje władzom gmin. W związku z powyższym, działaniem niezbędnym byłoby zawarcie porozumienia pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego lub zmiana zapisów ustawy Prawo ochrony środowiska.	
1753	**Gmina Kęty**	W związku z trwającymi kolejnymi konsultacjami projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego (dalej: POP), po wnikliwej analizie jego zapisów, ponownie negatywnie opiniuję przedmiotowy dokument i jednocześnie wnoszę o: 1. Rezygnację z obowiązku utworzenia do 1 stycznia 2021 roku punktów obsługi Programu Czyste Powietrze w gminach oraz zatrudnienia do 31 stycznia 2022 roku Ekodoradców w gminach: Wprowadzając do Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zapisy zobowiązujące gminy do utworzenia punktu obsługi Programu Czyste Powietrze oraz zatrudnienia Ekodoradców po raz kolejny próbuje się wymusić włączenie samorządów gminnych w realizację programów rządowych bez zapewnienia środków finansowych na ten cel. Jedyną przewidywaną na poziomie rządowym formą wsparcia finansowego dla gmin związaną z realizacją Programu Czyste Powietrze będzie wprowadzenie mechanizmu odpłatności polegającego na tym, że gmina otrzyma wynagrodzenie w wysokości 100 zł za każdy wniosek o dofinansowanie złożony do właściwego terytorialnie WFOŚiGW, załącznikiem, którego będzie zaświadczenie potwierdzające spełnianie kryteriów dochodowych uprawniających do podwyższonego dofinansowania w Czystym Powietrzu. Nie jest planowane natomiast dofinansowanie nowych stanowisk pracy w urzędach gmin obsługujących program Czyste Powietrze nawet w przypadku zawarcia porozumienia z WFOŚiGW w sprawie wspólnej realizacji Programu. Jak wskazano w POP, przewiduje się wsparcie kosztów zatrudnienia Ekodoradców ze środków RPO na lata 2021-2027, ale ze względu chociażby na stopień zaawansowania prac nad nową perspektywą finansowania ze środków unijnych oraz wielomiesięczne procedowanie wniosków o dofinansowanie, mało prawdopodobne wydaje się to, aby środki te zostały przyznane gminom przed upływem 2021 roku. Oznacza to, że w rzeczywistości koszty zatrudnienia Ekodoradców w całości poniosą samorządy W ocenie Gminy samo zatrudnienie Ekodoradców oraz utworzenie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze nie przyczynią się do efektywnego wykorzystania środków rządowych, gdyż konieczna jest diametralna zmiana Programu Czyste Powietrze i Programu Stop Smog.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Programy te miały znacznie przyspieszyć realizację wymian źródeł ciepła na terenie całego kraju. Jednak przyjęte mechanizmy dofinansowania nie dają nadziei na osiągnięcie zakładanych efektów. Skomplikowana procedura wnioskowania o dofinansowanie w ramach Programu Czyste Powietrze, dystrybucja środków na poziomie województwa, skutkująca wielomiesięcznymi ocenami wniosków, stosunkowo niewielkie dotacje w porównaniu ze środkami jakie były dostępne w ramach RPO na lata 2014-2020 i „Programu ograniczania niskiej emisji na terenie województwa małopolskiego" sprawia, że Program ten jest nieefektywny, co potwierdza chociażby dotychczasowy postęp jego realizacji na poziomie kilku procent założonego celu. Program Czyste Powietrze na etapie tworzenia nie był konsultowany z gminami, które dysponowały już wówczas doświadczeniem w realizacji programów udzielania dofinansowań mieszkańcom do wymiany źródeł ciepła. Z kilkuletniego doświadczenia nabytego przez Gminę Kęty przy realizacji programu ograniczenia niskiej emisji wyraźnie wynika, że mieszkańcy znacznie chętniej decydują się na wymianę źródła ciepła, jeśli procedury udzielania wsparcia finansowego są przystępne i jak najmniej sformalizowane, możliwe do załatwienia blisko miejsca ich zamieszkania, a poziom dofinansowania zapewnia w ponad połowie zwrot kosztów poniesionych na wymianę źródła ciepła. Jedyną możliwość jaką Gmina Kęty widzi, aby włączyć się w realizację rządowego Programu Czyste Powietrze jest sfinansowanie utworzenia punktów obsługi mieszkańców w gminach, uproszczenie ścieżki dofinansowania, a co najważniejsze przekazanie środków finansowych dla gmin z przeznaczeniem dla mieszkańców tak, aby mieszkaniec mógł w jednym „okienku" załatwić wszystkie formalności związane z uzyskaniem dofinansowania począwszy od złożenia wniosku, otrzymania decyzji o przyznanym dofinansowaniu, po jego rozliczenie i otrzymanie płatności. Zaangażowanie kolejnego ogniwa, czyli gmin, w realizację Programu Czyste Powietrze na proponowanych zasadach w już i tak skomplikowany proces uzyskiwania dofinansowania spowoduje jeszcze większą frustrację mieszkańców, doprowadzając jednocześnie do tego, że środki będą wykorzystane w jeszcze mniejszym stopniu niż obecnie. Podobnie jest z Programem Stop Smog, w którym oprócz skomplikowanych procedur związanych z wytypowaniem beneficjentów spełniających wymagania Programu i wyborem dla nich wykonawcy robót zgodnie z Prawem zamówień publicznych, konieczne jest zaangażowanie środków własnych gmin na poziomie ok. 30%. Stanowi on kolejny nieefektywny Program wsparcia finansowego walki ze smogiem, charakteryzujący się małym stopniem dystrybucji środków, o czym świadczy dotychczasowe zainteresowanie pośród gmin. W Naszej ocenie realizacja rządowych programów wsparcia działań termomodernizacyjnych powinna być sprowadzona całkowicie do poziomu gmin, dając gminom możliwość występowania o środki zewnętrzne z przeznaczeniem dla mieszkańców, tak jak to odbywało się dotychczas w ramach „Programu ograniczania niskiej emisji dla województwa małopolskiego" realizowanego przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie czy też w ramach programów finansowanych w ramach RPO WM na lata 2014-2020. Realizacja	współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. Ponadto 15 maja 2020 roku wprowadzone zostały zmiany w Programie Czyste Powietrze znacząco upraszczające cały proces. Do dystrybucji programu zostały włączone banki. Wniosek o dotację i pożyczkę można złożyć w "jednym okienku". Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska ma 14 dni na rozpatrzenie wniosku złożonego przez bank. Wnioski aplikacyjne zostały znacząco uproszczone, a czas na ich ocenę przez wojewódzkie fundusze ochrony środowiska został skrócony z obecnych 90 dni do 30 dni. Ponadto czas na wypłatę dotacji skrócony został do maksymalnie 30 dni po dostarczeniu faktur. Kryteria w zakresie preferencji finansowania inwestycji dla ambitnych gmin zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027. Działanie to ma zachęcić gminy do aktywnego realizowania działań na rzecz ochrony powietrza. Przy definiowaniu warunków preferencji uwzględnione zostaną uwagi złożone w trakcie niniejszych konsultacji, tak, by nie dyskryminować gmin o niższych środkach na realizację działań, a także uwzględnić specyfikę podejmowanych działań, tj. m.in. możliwość wykazywania efektów ekologicznych osiąganych dzięki dużym/czasochłonnym inwestycjom dopiero po ich zakończeniu. 2. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie wraz z określeniem terminu realizacji. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony***

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Programów na takich zasadach przełoży się na zdecydowanie większe zainteresowanie mieszkańców, a w konsekwencji spowoduje konieczność zatrudnienia Ekodoradców w ilości adekwatnej do potrzeb gminy. Realizacja Programów na proponowanych zasadach będzie podstawą do tego, aby gminy, które sięgają po środki dla mieszkańców na wymianę źródeł ciepła otrzymywały „zielone certyfikaty", a gminy które Programów nie realizują — wzywane były do wdrożenia planów naprawczych. Koordynatorem działań w tym zakresie powinien być Marszałek Województwa we współpracy z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie. Wdrożenie „zielonych certyfikatów" w znacznie większym stopniu zaktywizuje gminy w zakresie sięgania po dostępne środki finansowe, niż proponowany przez Zarząd Województwa mechanizm „karania" gmin poprzez zapewnienie w ramach RPO na lata 2021-2027 preferencji finansowania inwestycji wyłącznie dla najambitniejszych gmin, które osiągać będą najwyższe wskaźniki realizacji POP, czyli gmin które stać na realizację działań w tym zakresie, gdyż w przypadku takiego mechanizmu środki te będą zawsze poza zasięgiem mniej zamożnych gmin. Zdaniem Gminy Kęty najważniejszym kryterium przy udostępnianiu środków w ramach RPO na lata 2021-2027 na finansowanie działań z zakresu ochrony powietrza powinna być jakość powietrza. Środki powinny trafiać w pierwszej kolejności do gmin, gdzie jest ona najgorsza i gdzie najwięcej osób narażonych jest na jej negatywne skutki, tak aby intensyfikacja działań naprawczych na tych terenach była największa. W Naszej ocenie promowanie zamożnych gmin, a także gmin które w mniejszym stopniu borykają się z problemem niskiej emisji jest niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju i nie zapewnia wszystkim mieszkańcom województwa równych szans na dostęp do dobrej jakości powietrza. 2. Rezygnacja z wymaganego do osiągnięcia stopnia inwentaryzacji budynków na terenie gminy, rozszerzenie kręgu podmiotów zobowiązanych do prowadzenia inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji OZE: W POP proponuje się, aby to gminy nadal kontynuowały inwentaryzację z wykorzystaniem dedykowanej aplikacji udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, obejmując inwentaryzacją do końca 2021 roku co najmniej 70% budynków, a do końca czerwca 2022 roku — co najmniej 90% budynków. Dotychczasowa realizacja tego działania wynikającego z obecnie obowiązującego POP pokazuje, że bez wprowadzenia uregulowań prawnych nakładających na mieszkańców obowiązek dokonywania zgłoszenia w zakresie stosowanych urządzeń grzewczych, działanie to nie przyniesie oczekiwanych rezultatów w postaci posiadania pełnych i aktualizowanych na bieżąco informacji na temat źródeł ciepła funkcjonujących na terenie gminy. Jak wynika z ostatniego „Podsumowania realizacji Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego w 2018 roku" do końca sierpnia 2019 r. na terenie Małopolski za pomocą bazy ogrzewania budynków udało się zinwentaryzować tylko ok. 28% wszystkich obiektów. Mały postęp w inwentaryzacji źródeł ciepła wynika przede wszystkim z braku przepisów zobowiązujących właścicieli budynków do informowania gmin o posiadanym źródle ciepła i instalacji OZE. Nie ma również żadnych konsekwencji związanych z tym, że	***powietrza oraz planów działań krótkoterminowych*** **dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). W Programie wskazuje się na współpracę gmin z wymienionymi jednostkami, gdyż brak jest podstaw prawnych, by w POP wskazywać (inne niż gminy, powiaty) obowiązki do realizacji przez pozostałe podmioty. Nie oznacza to, iż jedynie gminy będą odpowiedzialne za inwentaryzację. Jednak to zadaniem gmin jest doprowadzenie do zinwentaryzowania wszystkich budynków, co pozwoli na planowanie dalszych działań związanych z ochroną powietrza. Zadanie to wynika z Programu ochrony powietrza, niezależnie od trwających prac związanych z utworzeniem CEEB. 3. By ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. Ponadto zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mieszkaniec nie udostępni tego typu danych. Wszystko opiera się na zasadzie dobrowolności. Rozesłanie ankiet do każdego punktu adresowego kończy się tym, że poziom zwrotu tych ankiet jest na poziomie kilku procent. Przesądza to o konieczności ponoszenia kosztów inwentaryzacji przez gminy (koszty zleceń dla firm zewnętrznych, koszty inwentaryzacji prowadzonych przez pracowników gminnych), co i tak nie daje gwarancji zinwentaryzowania 100% wszystkich źródeł ciepła. Poza tym dane te są aktualne tylko na moment wykonania takiej inwentaryzacji, bowiem później na skutek działań termomodernizacyjnych i wymian źródeł ogrzewania podejmowanych przez mieszkańców, przy braku obowiązku informowania gmin o takich zmianach, traci ona na aktualności. Szansą na utworzenie powszechnego, jednolitego i spójnego w skali całego kraju systemu gromadzenia danych o posiadanych i użytkowanych źródłach ciepła z przewidzianym mechanizmem aktualizacji danych dotyczących tych źródeł jest procedowany obecnie projekt ustawy o zmianie ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów oraz niektórych innych ustaw. Zakłada on uruchomienie Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków, która ma służyć do gromadzenia kompletnych danych i informacji o budynkach i lokalach, w tym o źródłach ciepła, stosowanych OZE i stopniu ocieplenia; ich właścicielach lub zarządcach, w tym ich danych osobowych. Oznacza to, że zakres gromadzonych danych będzie znacznie większy niż obecny zakres inwentaryzacji prowadzonej za pomocą aplikacji udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Informacje gromadzone za pomocą Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce będą zatem wymagały uzupełnienia na etapie uruchomienia CEEB. Zgodnie z założeniami projektu ustawy, do gromadzenia danych w CEEB mają zostać zobowiązani pracownicy urzędów marszałkowskich, starostw powiatowych jako podmioty sprawujące kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów oraz podmioty udzielające ze środków publicznych finansowania albo dofinansowania: przedsięwzięć termomodernizacyjnych, przedsięwzięć niskoemisyjnych lub przedsięwzięć remontowych; odnawialnych źródeł energii lub innych przedsięwzięć związanych z ochroną powietrza.; inspektorzy Inspekcji Ochrony Środowiska działający w imieniu Głównego Inspektora Ochrony Środowiska lub wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska; mistrzowie kominiarscy oraz osoby z uprawnieniami budowlanymi odpowiedniej specjalności; pracownicy planowanego do utworzenia BGK; pracownicy organów Krajowej Administracji Skarbowej. Proponowany zapis POP mówiący o tym, że to tylko na gminach ma spoczywać obowiązek prowadzenia inwentaryzacji źródeł ciepła i że to po uruchomieniu CEEB mają podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektorami nadzoru budowlanego stoi zatem w sprzeczności z proponowanymi uregulowaniami krajowymi. Naszym zdaniem zapisy POP, w myśl procedowanej zmiany przepisów, w równym stopniu powinny zobowiązywać wszystkie wymienione ustawowo podmioty do inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji OZE.	uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 4. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania doposażenia straży międzygminnych. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Nie jest to możliwe na etapie tworzenia Programu ochrony powietrza. Przeanalizowane zostanie również dofinansowanie istniejących straży gminnych/miejskich, które obecnie realizują kontrole m.in. w zakresie poboru próbek, niezbędnego sprzętu, itp. Jednak najczęstszą barierą wskazywaną przez gminy jest brak jednostek wyznaczonych do realizacji kontroli, stąd przede wszystkim zwraca się uwagę na konieczność utworzenia tychże jednostek w miejscach, gdzie jedynie pracownicy gminy są odpowiedzialni za działania kontrolne. 5. Zarząd Województwa ma świadomość przedstawionego problemu, jednak władze województwa nie posiadają kompetencji, by wpływać na przepisy prawa wyższego rzędu. Uwagi i wnioski w tym zakresie przekazywane były już do właściwych ministerstw przez Zarząd Województwa. Z tego samego powodu wprowadza się ograniczenia w finansowaniu urządzeń grzewczych na węgiel, gdyż samo spełnienie wymagań rozporządzenia ws. ekoprojektu nie gwarantuje uzyskania wskaźnika emisji określonego w certyfikacie. Paliwo testowe, które stosowane jest w trakcie certyfikacji urządzenia, ma znacznie wyższe parametry niż paliwa dopuszczone do sprzedaży w Polsce, nie wspominając o licznych naruszeniach w tym zakresie. W odniesieniu do uwagi na temat wprowadzenia ograniczeń w stosowaniu urządzeń zasilanych węglem w nowych budynkach, należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne*).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Stopień gromadzenia danych dotyczący źródeł ciepła i instalacji OZE będzie wynikał w dużej mierze od realizacji obowiązków właścicieli i zarządców nieruchomości w zakresie przekazywania informacji do gmin. Zgodnie z zapisami projektu ustawy będą mieli oni czas do końca I kwartału 2021 roku na złożenie do wójta, burmistrza lub prezydenta miasta deklaracji w formie pisemnej dotyczącej źródła ciepła, energii elektrycznej i spalania paliw. A gminy będą miały 6 miesięcy od dnia złożenia deklaracji na wprowadzenie danych do CEEB. Zbędny jest więc w Naszej ocenie zapis POP dotyczący wymaganego do osiągnięcia poziomu inwentaryzacji budynków w określonych przedziałach czasowych. Proponowane w ustawie terminy bezpośrednio wpłyną na postęp w gromadzeniu informacji o źródłach ogrzewania. **3. Rezygnacja z zapisów dotyczących przygotowania w określonym terminie analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie m.in. w celu przygotowania bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog, a także zapisu dotyczącego uruchomienia programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania:** Propozycja tych zapisów w Naszej ocenie jest kolejną próbą wymuszenia wyłącznie na gminach zaangażowania się w pomoc osobom dotkniętym ubóstwem energetycznym, w tym poprzez realizację programu Stop Smog, odnośnie którego uwagi zawarto w pkt. 1 niniejszego pisma. W obecnym stanie prawnym brakuje oficjalnej i legalnej definicji zjawiska ubóstwa energetycznego. Ubóstwo energetyczne współwystępuje ze zjawiskiem ubóstwa ekonomicznego w gospodarstwach domowych, nie jest natomiast z nim tożsame. Ma ono charakter wielowymiarowy, wymagający indywidualnego podejścia i analiz wielu aspektów. Wzorem innych państw można przyjąć, że ubogimi energetycznie mogą pozostawać osoby korzystające z różnych form pomocy Państwa (pomocy społecznej, dodatku mieszkaniowego, dodatku energetycznego, zasiłku celowego na opał). Analiza problemu ubóstwa energetycznego w gminie będzie wymagała zaangażowania dodatkowych pracowników samorządowych i/lub zlecanie takich analiz podmiotom zewnętrznym, a więc będzie wiązało się z poniesieniem dodatkowych kosztów. Zinwentaryzowanie potrzeb w zakresie koniecznych prac termomodernizacyjnych będzie procesem czasochłonnym wymagającym indywidualnego podejścia do każdego budynku i oceny warunków spełnienia kryteriów ubóstwa energetycznego przez jego mieszkańców. Dodatkową barierą w realizacji tego działania jest fakt, iż większość takich osób korzysta z mieszkań komunalnych, a więc będzie dochodzić do kuriozalnych sytuacji w których to de facto Gmina sama sobie będzie musiała dofinansowywać działania termomodernizacyjne. Barierą w tego typu programach jest również często nieuregulowany stan prawny nieruchomości zamieszkiwanych przez osoby dotknięte ubóstwem energetycznym. Jednym z narzędzi, które ma pomóc w przeprowadzeniu analizy skali problemu mają być projektowane regulacje zawarte w art. 27a ust. 2 pkt 1 lit. h ustawy o zmianie ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów oraz niektórych innych ustaw. Gromadzenie danych o osobach korzystających z pomocy Państwa w CEEB umożliwi ustalenie budynków zamieszkiwanych przez potencjalne osoby ubogie energetycznie do których należy skierować pomoc finansową. Obecnie brak jest dostępnych środków zewnętrznych do pozyskania przez gminy z	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przeznaczeniem na wprowadzenie programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym. Tego typu programy osłonowe powinny być ujednolicone w skali całego kraju wraz z jednoczesnym zapewnieniem finansowania na poziomie rządowym lub wojewódzkim. **4. Zapewnienie dofinansowania doposażenia straży gminnych i miejskich, przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska:** W proponowanej treści dokumentu po raz kolejny wskazano, że dofinansowanie w ramach RPO na lata 2021-2027 zostanie zapewnione przez Zarząd Województwa Małopolskiego na doposażenie wyłącznie straży międzygminnych. Proponowane zapisy ograniczają dostęp do środków finansowych strażom gminnym i miejskim, które również są zaangażowane w prowadzenie kontroli z zakresu ochrony środowiska. Gmina Kęty posiada własną straż miejską, która w miarę posiadanych możliwości prowadzi takie kontrole, przy czym większość z nich stanowią kontrole interwencyjne. Proponowane w POP obowiązki znacznie wykraczają poza jej możliwości kadrowe, organizacyjne i finansowe. Prowadzenie kontroli w zakresie określnym zapisami POP będzie wiązało się zatrudnieniem dodatkowych strażników miejskich, poniesieniem kosztów szkoleń i doposażeniem poprzez zakup odpowiedniego sprzętu, a także ponoszenia kosztów badań próbek popiołu. Spełnienie wszystkich wymogów POP wiązać się będzie z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów przez samorząd gminny. Wraz z wprowadzeniem tego obowiązku powinny pojawić się środki zewnętrzne dla wszystkich straży realizujących kontrole z zakresu ochrony środowiska, a nie tylko dla straży międzygminnych. W tym miejscu należy podkreślić, że gminy nie mają instrumentów prawnych do tego, aby walczyć ze sprzedażą złej jakości paliw, w tym odpadów węglowych, i urządzeń grzewczych niespełniających norm, a działania rządu oraz wprowadzone rozporządzenia w tym zakresie wskazują, że są to działania tylko i wyłącznie pozorne. Inspekcja Handlowa, na którą obecnie nałożone zostały zadania w tym zakresie nie posiada odpowiedniego zaplecza technicznego, przez co nie jest w stanie się z nich wywiązać. Inspekcja Handlowa nie panuje na składami opału, które niejednokrotne sprzedają paliwa niespełniające określonych wymagań, posiadające tylko w teorii wymagany certyfikat jakości, a także nad producentami i sprzedawcami urządzeń grzewczych. Inspekcja Handlowa nie posiada w tym zakresie certyfikowanych laboratoriów, aby takie procedery analizować i ścigać. Ponadto przyjęte przez rząd normy węgla nadal dopuszczają do obrotu węgiel o bardzo słabych parametrach. Przykładowo parametry wskazane dla „ekogroszku" są tak słabe, iż nie dają możliwości osiągnięcia standardów emisji kotłów spełniających wymagania ekoprojektu. W rozporządzeniu tym zupełnie pominięto pellet drzewny. Co do rozporządzenia dotyczącego wymagań dla urządzeń grzewczych, to należy zauważyć, że dopuszcza się do stosowania kotły spełniające wymagania 5 klasy, podczas gdy uchwała antysmogowa dla Małopolski tylko kotły spełniające wymagania ekoprojektu, co wprowadza chaos informacyjny wśród mieszkańców. Ten sam problem dotyczy ograniczeń w stosowaniu paliw. Co do nowopowstających budynków, należy jak najszybciej wprowadzić	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zmiany obowiązujących przepisów, w tym uchwały antysmogowej zakazujące stosowania kotłów węglowych w przypadku dostępu do sieci gazowej lub ciepłowniczej, a także zapisy preferujące OZE. Podsumowując powyższe zwracam uwagę, że z powodu występujących ograniczeń i barier, realizacja nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego nie przyniesie oczekiwanej poprawy jakości powietrza, a dokument sam w sobie pozostanie zbiorem „pobożnych życzeń". Śmiem również twierdzić, że tak restrykcyjne podejście w zakresie walki ze smogiem w Małopolsce Zachodniej i tak nie doprowadzi do osiągnięcia zakładanych celów i rezultatów, gdyż wpływ na jakość powietrza w naszym regionie ma również położenie geograficzne oraz emisja napływowa zanieczyszczeń spoza województwa małopolskiego. Wobec tego koniecznym staje się ponowne przeanalizowanie proponowanych rozwiązań z uwzględnieniem powyższych uwag.	
1754	**Gmina Stryszów**	**<u>Dotyczy: wydania opinii do Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.</u>** W odpowiedzi na pismo z dnia 02 lipca 2020 r. (data wpływu: 07 lipca 2020 r.) znak: SR-V.721.2.12.2020 działając na podstawie art.91 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz 1219 ze zm.), Wójt Gminy Stryszów **opiniuje pozytywnie** zapisy Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego wraz z następującymi uwagami: 1. „2. Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50% a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Cel może zostać osiągnięty poprzez: (…)" Realizacja tego zadania we wskazanym powyżej terminie może okazać się trudna. Inwestycje w produkcję własnej energii elektrycznej są długotrwałe i bardzo kosztowne. Zakup energii elektrycznej poświadczony gwarancją pochodzenia z OZE jest droższym rozwiązaniem niż obecnie stosowane, co obciąży budżety gmin. Prosimy o wydłużenie czasu przeznaczonego na realizację ww. zadania. 2. „Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł ciepła w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: • *Co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku,* • *Co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku. (…)"* Warto zaznaczyć skalę trudności pobierania danych od mieszkańców i przedsiębiorców do bazy inwentaryzacji źródeł ogrzewania. Wnioskujemy o uregulowanie kwestii przekazywania danych m.in. odnośnie eksploatowanych źródeł ciepła w budynkach mieszkalnych i tych w których jest	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 3. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		prowadzona działalność gospodarcza, by przekazywanie przedmiotowych danych było obligatoryjne. 3. „a) Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. b) W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli. c) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska”. Problem kontroli interwencyjnych dotyczy w dużej mierze najmniejszych gmin, które nie posiadają straży gminnych. Czas 1 dnia roboczego na kontrolę interwencyjna przez wzgląd na ograniczenia kadrowe, jak i inne losowe sytuacje (nieobecność pracowników, inne obowiązki służbowe itp.), wydaje się być zbyt krótkim terminem na zorganizowanie takiej kontroli. W ocenie tutejszego urzędu, należałoby wydłużyć czas na przeprowadzenie kontroli interwencyjnych do min. 3 dni roboczych. W związku z powyższym, dokonywanie zgłoszeń również powinno zostać wydłużone o co najmniej 2 dni robocze. Pobranie i zlecenie badania próbek z popiołu z paleniska przy 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych może okazać się trudne do osiągnięcia. Co w przypadku zgłoszenia mieszkańca rzekomego spalania odpadów u osoby, u której funkcjonuje jedynie źródło ciepła na paliwa gazowe? Takie zgłoszenia kierowane do tutejszego urzędu miały już miejsce. Powyższy zapis powinien uwzględniać takie sytuacje. Chociażby poprzez dodanie zapisu „(…) prowadzonych kontroli interwencyjnych dotyczących eksploatowania wysokoemisyjnych źródeł ciepła na paliwa stałe (…)”. 4. „11. Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy, co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza (…)”. 1% dochodów własnych gminy przeznaczanych rokrocznie na działania związane z ochroną powietrza może blokować budżety gmin na realizację innych zadań. Mając na uwadze i tak mocno ograniczony budżet Gminy Stryszów, ze względu na aktualnie panującą sytuację epidemiologiczną w kraju, ukierunkowanie budżetu na realizację zadań inwestycyjnych oraz poprawę infrastruktury drogowej, proponujemy zmniejszyć przeznaczanie 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza na 0,5% (tak jak w przypadku powiatów oraz Zarządu Województwa Małopolskiego i Sejmiku Województwa Małopolskiego). 5. „1. Prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą na terenie gminy, który eksploatuje instalację spalania paliw stałych”.	naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. Pobór próbki powinien zostać zrealizowany w przypadku 1 na 10 kontroli interwencyjnych. Opisane przypadki nie są typowym zgłoszeniem, dlatego próbka powinna zostać pobrana z paleniska opalanego paliwem stałym. Przy wprowadzeniu proponowanego zapisu nie byłoby możliwości kontroli realizacji zadania. 4. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 5. To gmina jest w posiadaniu niezbędnych danych kontaktowych przedsiębiorców w ramach Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, dlatego też działanie to wskazano do realizacji gminom.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Bez w pełni stworzonej i na bieżąco aktualizowanej bazy inwentaryzacji źródeł ogrzewania nie będzie można rzetelnie określić ilości podmiotów prowadzących działalność gospodarczą i eksploatujących instalację spalania paliw stałych na terenie gminy Stryszów, a w tym samym skutecznie przeprowadzić akcji informacyjnych. 6. „Obowiązek prowadzenia kontroli prewencyjnych spalania odpadów i przestrzegania wymagań tzw. Uchwały antysmogowej w wymiarze co najmniej 5 kontroli dziennie dla gmin o liczbie mieszkańców do 20 tys. (…)" Powyższe wymagania co do ilości kontroli prewencyjnych zostały uwzględnione w przypadku ogłoszenia II i III stopnia zagrożenia zanieczyszczenia powietrza. Wykonanie konkretnej ilości kontroli w dniu, w którym przekroczenie zostanie ogłoszone może być niezwykle trudne do wykonania z punktu widzenia gmin nie posiadających straży gminnych. Komunikaty odnośnie przekroczeń zazwyczaj przychodzą w ciągu dnia. Może się zdarzyć, że w momencie pojawienia się komunikatu o zanieczyszczeniu powietrza, osoby odpowiedzialne za kontrolę palenisk będą w stanie od razu zareagować i w danym dniu pojechać w teren w celu realizacji 5 kontroli. Proponujemy wykreślić zapis dotyczący dziennej ilości kontroli do wykonania w dni, w które przekroczenie występuje lub zmniejszyć ilość tych kontroli. W przypadku pozostawienia ww. zapisu w POP bez zmiany, wnioskujemy o przygotowanie mechanizmów prawnych i finansowych umożliwiających powoływanie straży międzygminnych. Zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie powyższych zmian w nowym POP i liczymy na dobrą współpracę w ramach wdrażania jego zapisów z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego.	Ponadto Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego może zapewnić gminom pomoc w opracowaniu informacji kierowanej do przedsiębiorców. Do momentu braku informacji, w których przedsiębiorstwach eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe, możliwe jest przekazywanie informacji wszystkim przedsiębiorcom. *6.* Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.*
1755	**Gmina Mogilany**	Urząd Gminy Mogilany w załączeniu przesyła uwagi do projektu POP dla Województwa Małopolskiego: 1. Finansowanie kotłów na paliwa stałe ze środków publicznych, w tym programu Czyste Powietrze, w Małopolsce będzie mogło obejmować: **- od 1 stycznia 2022 r. wyłącznie kotły na biomasę (z wyłączeniem projektów w trakcie realizacji),** **- od 1 stycznia 2023 r. wyłącznie kotły na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O2).** Prowadzone kontrole palenisk na terenie Gminy Mogilany, niejednokrotnie pokazały, że istnieje duża grupa mieszkańców, która nie ma dostosowanego budownictwa do kotłów na biomasę, tzn. brak w budynkach pomieszczeń/komórek odpowiednich gabarytów, często pomieszczenia w których mieści się kocioł na paliwo stałe są malutkie, bardzo niskie i praktycznie większość	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Przedstawiona uwaga nie ma związku z wprowadzonym ograniczeniem. Nie wprowadza ono możliwości instalowania jedynie urządzeń na biomasę. Wycofuje się dofinansowania dla urządzeń zasilanych węglem ze względu na ich znaczący wpływ na jakość powietrza – obecnie, mimo spełniania przez urządzenie wymagań rozporządzenia ws. ekoprojektu w zakresie emisji pyłów, wielokrotnie naruszane są przepisy dotyczące jakości węgla. Jego parametry – znacząco gorsze od tych wskazywanych jako paliwo referencyjne wykorzystywane do certyfikacji urządzeń, powodują nadmierną emisję zanieczyszczeń, wyższą niż deklarowana w ramach certyfikatu. Jednym z zadań kontroli jest ponadto weryfikacja wykorzystywanego paliwa, które powinno być zgodne z uchwałą antysmogową. Gmina powinna egzekwować przestrzeganie przepisów w tym zakresie. 2. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jest zawilgocona. Przy nieodpowiednim przechowywaniu biomasy, Mieszkańcy nie uzyskają odpowiedniego ciepła, a koszty eksploatacji pieca (opał) będą przekraczać domowe budżety. 2. Inwentaryzacja co najmniej 70% budynków w gminie do końca 2021 roku, w tym co najmniej 90% do 30 czerwca 2022 roku. Wydaje się mało realne do wykonania, mając na uwadze problemy z którymi zmagamy się od marca 2020r. – koronawirus. Nie jesteśmy w stanie przewidzieć jak ta epidemia potoczy się dalej, czy nie wrócą obostrzenia… Trzeba mieć również na uwadze, że wiele osób przebywa na kwarantannie a pracownicy gminy nie mają wiedzy gdzie można taką inwentaryzację bezpiecznie przeprowadzić. 3. Kontrole interwencyjne palenisk w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. Nierealne do wykonania, mając na uwadze m. in. koronawirusa, ilość zgłoszeń czy brak straży na terenie danej gminy. Gmina Mogilany od 2019r. współpracuje z Policją, natomiast są to wyznaczone dni w miesiącu, konkretne godziny. Policja nie jest wstanie na stałe oddelegować funkcjonariusza. Trzeba mieć również na uwadze, że wiele osób przebywa na kwarantannie a pracownicy gminy nie mają wiedzy gdzie można taką kontrolę bezpiecznie przeprowadzić. 4. W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli. Nierealne do wykonania, mając na uwadze m. in. koronawirus, braki kadrowe czy ilość zgłoszeń o różnej tematyce. Obecna aplikacja pn. „Ekomałopolska”, przewiduje zgłoszenia dot. niewłaściwego spalania ale również prowadzonej nieprawidłowo gospodarki wodno-ściekowej, czy gospodarki odpadami… W przypadku wykrycia nieprawidłowości pracownicy gminy, bez wsparcia policji mogą jedynie pouczyć, a Policja nie jest wstanie na stałe oddelegować funkcjonariusza. Trzeba mieć również na uwadze, że wiele osób przebywa na kwarantannie a pracownicy gminy nie mają wiedzy gdzie można taką ekointerwencję bezpiecznie przeprowadzić. 5. W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku konieczne będzie pobranie próbki popiołu z paleniska. Pobieranie próbek wiąże się z dużymi kosztami, które na chwile obecną nie są adekwatne do ponoszonych przez sprawców wykroczenia, mandatów. Zasadnym byłoby stworzyć przepisy, które pozwalałyby, by gminy, w przypadku potwierdzenia wykrycia nieprawidłowości (spalania odpadów), odzyskiwały zwrot poniesionych kosztów. 6. Rekomendacja przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na finansowanie: realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji programów	Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 3. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Celem Programu ochrony powietrza jest wyznaczenie działań naprawczych na kolejne lata. Mimo sytuacji zagrożenia epidemicznego nie jest możliwe zrezygnowanie ze wszystkich działań, szczególnie, że są one planowane na najbliższe 6 lat. Analizując bieżące uwarunkowania związane z epidemią gminy mogą podejmować decyzje związane z przeprowadzaniem kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza. Gmina Mogilany w miarę swoich możliwości będzie partycypować ww. zadaniach, ale w chwili obecnej nie może zadeklarować, że z własnego budżetu przekaże na ten cele ww. kwotę, gdyż do 2023 roku zaplanowane są już zadania inwestycyjne, które Gmina będzie finansowała, a niestety w dalszym ciągu mamy do czynienia z epidemią COVID-19 oraz obniżonymi wpływami z podatku PIT. Aktualna ilość chętnych do wymiany pieców przewyższa możliwości finansowe gminy. Bez dodatkowego wsparcia finansowego, gmina nie będzie w stanie przekazać dofinansowania na wskazane w punkcie 6 inwestycje. 7. Zapewnienie poprzez prowadzone działania, że liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie. **Nie można tego w tym momencie** zagwarantować, ponieważ gmina może dofinansowywać wymiany pieców tylko i wyłącznie na wniosek mieszkańca. Do 31.12.2022r. nie jesteśmy wstanie nikogo zmusić do wymiany pieca bezklasowego, gdyż obowiązujące przepisy pozwalają na jego eksploatację. To samo dotyczy kotłów klasy 3 i 4. Poza tym nierozwiązana jest nadal sprawa najuboższych mieszkańców gmin, w tym osób dotkniętych ubóstwem energetycznym. 8. Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: a) Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć: 80 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. b) Kontrole planowe w 2021 i 2022 roku powinny corocznie objąć: 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., 500 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. Należy uwzględnić przebieg pandemii koronawirusa, gdyż nie jesteśmy w stanie przewidzieć jak ta epidemia potoczy się dalej, czy nie wrócą obostrzenia…	Ponadto liczba kontroli w roku 2020 została już zmniejszona właśnie z uwagi na epidemię. 4. Odniesienie zgodnie z powyższym punktem. 5. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. Wprowadzenie proponowanych przepisów możliwe jest jedynie na poziomie krajowym. W Programie wskazano jednak na wsparcie w tym zakresie w ramach środków RPO na lata 2021-2027. 6. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			7. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 8. Sytuacja zagrożenia epidemicznego została już uwzględniona, a liczba kontroli planowych zmniejszona. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1756	**Miasto Mszana Dolna**	1. Miasto Mszana Dolna zwraca uwagę na fakt ,iż bez dodatkowego finansowania nie jest możliwy do spełnienia punkt **8.2.1** Zadania wszystkich instytucji publicznych **2)**, i wnosi o zmianę zapisu w punkcie **8.2.1** Zadania wszystkich instytucji publicznych **2)**: *2)Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. na:* *2) Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2025 roku co najmniej 50%, a od 2030 roku100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych.*	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Zapisy te będą wykonalne pod warunkiem zmiany ustawy OZE, która umożliwiłaby samorządom wspólne rozliczanie energii ze wszystkich będących jej własnością budynków użyteczności publicznej. Nie w każdym budynku jest to technicznie możliwe i ekonomicznie uzasadnione, a w obecnej ustawie każdy budynek traktowany jest jako odrębna instalacja, co uniemożliwia sumowanie energii ze wszystkich jednostek. 2. W punkcie **8.2.1 1) i 2**) Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin *1) Utworzenie do 1stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie* *2)Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20tys. należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20tys. –co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50tys. –co najmniej 3Ekodoradców, w przypadku gminy o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. –co najmniej 6 Ekodoradców.* Proponujemy ,w związku z przewidywanym wsparciem ze środków RPO na lata 2021-2027 zapis: *1)Utworzenie, <u>pod warunkiem wsparcia w finasowaniu</u>, do 1stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie* *2)Zatrudnienie, <u>pod warunkiem wsparcia w finasowaniu</u>, do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20tys. należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20tys. –co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50tys. –co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku gminy o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. –co najmniej 6 Ekodoradców.* Dodatkowo proponujemy rozszerzyć zapis: Do zadań Ekodoradcy należeć będzie <u>miedzy innymi</u> : • doradztwo dla mieszkańców w zakresie technologii OZE, źródeł ogrzewania, programów dofinansowania i wymagań uchwały antysmogowej, • prowadzenie edukacji ekologicznej na poziomie lokalnym w zakresie ochrony powietrza, • obsługa programu Czyste Powietrze, inicjowanie i obsługa inwestycji w zakresie programu Stop Smog. 3. W punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkt **4):** *4) Do 31 października 2020 roku na oficjalnej stronie internetowej gminy (w widocznym miejscu na stronie głównej) należy zamieścić następujące informacje:*	2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. W Programie <u>zobowiązano</u> Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Brak jest zatem podstaw, by uzależniać zadanie od środków RPO. Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• *aktualną jakość powietrza i stopnień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (jeśli został wprowadzony),* Powyższy punkt wymaga do precyzowania , czy informacja ma dotyczyć aktualnej jakości powietrza w gminie (wymagałoby to dodatkowych działań, przeprowadzenia wizji lokalnej, zamontowania stacji monitoringu ,co wiąże się z nakładem finansowym i czasowym) czy odnosi się to podania informacji z https://powietrze.malopolska.pl/# 4. W punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkt **5**): *„Po uruchomieniu CEEB należy podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektoratami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe."* Czy współpraca z gminami w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego wynika bezpośrednio z ich obowiązków, czy zależy od ich dobrej woli? Miasto współpracuje z Inspektorem Nadzoru Budowlanego, niemiej jednak ograniczenia kadrowe nie pozwalają na uczestnictwo w inwentaryzacji. Natomiast firmy kominiarskie są podmiotami prywatnymi i żądają wynagrodzenia za wykonaną usługę. Brak zapewnienia środków finansowania na wyżej wymienione zadania. 5. W punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkt **6)** oraz **6)c** *6)Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza* Gmina nie ma narzędzi by wymagać od policji współpracy, jest to zależne od wielu czynników i zasobów m.i.n osobowych. *c) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska* Czy jest wskazane laboratorium akredytowane. Należy doprecyzować kto pokryje koszty kontroli i wykonanie analiz. 6. W punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkt **7) f:** *f) Gminy powinny przygotować wewnętrzną procedurę przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów do 30 września 2021 roku*	zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. Informacja o jakości powietrza powinna pochodzić przede wszystkim z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska. Gmina może zatem wykorzystać informacje prezentowane na stronie powietrze.malopolska.pl i przedstawić dane w skali województwa. 4. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. W momencie utworzenia bazy gmina, zgodnie z jej obowiązkami przedstawionymi w ramach Programu ochrony powietrza, powinna dążyć do jak najwcześniejszego wykonania 100% inwentaryzacji, stąd zapisy dotyczące współpracy. 5. W zadaniu wskazuje się możliwości jego realizacji. Nie ma obowiązku podejmowania współpracy z Policją. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów."*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*. Gmina w celu realizacji zadania powinna zawrzeć umowę z akredytowanym laboratorium.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Obecny zapis doprowadziłby do sytuacji ,gdzie każda gmina miałaby inne reguły . Proponujemy by wzór procedury był opracowany przez odpowiedni organ np.WIOŚ, a gminy powinny wdrożyć przygotowany schemat procedury. 7. W punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkt **8)** *8) Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski:* • *Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog.* • *Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby.* Należy doprecyzować jak zidentyfikować potrzeby inwestycyjne oraz określić ubóstwo energetyczne właściciela budynku, który nie wyraża zgody na udostępnienie budynku oraz ujawnienie swoich zasobów finansowych i majątkowych. Ubóstwo energetyczne nie musi oznaczać ubóstwa finansowego. W większości gmin nie ma ani kadr ani narzędzi (programy kosztorysowe) do wykonania analizy. Brak zapewnienia środków finansowych do zlecenia identyfikacji tych potrzeb. 8. W punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkt **9)** 9)Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym: • Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania. • Rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. Proponujemy zapis: *9)Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym:* • *Rekomendowane jest, pod warunkiem dodatkowego zapewnienia dofinansowania, uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania.* • *Rekomendowana jest, pod warunkiem dodatkowego zapewnienia dofinansowania, realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji.* 9. W punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkt **11)**	6. Wśród zadań Zarządu i Sejmiku Województwa Małopolskiego wskazano: „Przygotowanie wytycznych do procedury przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów do 31 marca 2021 roku.” (str. 47 Załącznik nr 1 do Uchwały). Gminy powinny zatem przygotować procedury wewnętrzne w oparciu o ww. wytyczne. 7. By ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, **Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy.** Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. **Termin przygotowania analizy został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku.** W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin, w tym pozyskanie niezbędnych informacji. 8. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. 9. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		„11)Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in." Proponujemy zapis: *„11)Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021roku w ramach budżetu gminy co najmniej 0,5% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in."* 10. W punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkt **12**) *Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej:* • *od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy,* • *od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.* Bez zapewnienia dodatkowego wsparcia finansowego nie będzie możliwe zapewnienie wyżej wymienionych celów w wyznaczonym terminie. Przykładowo, miasto Mszana Dolna posiada 1900 budynków, zakładając, iż zgodnie z obecnym zapisem Programu Ochrony Powietrza 90% inwentaryzacji będzie wykonane do 30 czerwca 2022,przekonamy radnych o zapewnieniu finansowania i zapewnią nam środki finansowe (brak możliwości finansowania z bieżących środków), to w okresie od maja 2022roku-koniec sezonu grzewczego do października 2022roku -początek sezonu -mieszkańcy nie są w stanie na dzień 31.12.2022 technicznie wymienić 70% jeszcze niewymienionych urządzeń. Według szacunkowych wyliczeń byłoby to ok.500 budynków. Zatem zapis taki jest nierealny technicznie do wykonania w woj. małopolskim. Chcielibyśmy również zwrócić uwagę na fakt, iż w punkcie **8.2.1** Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin podpunkty **9), 11)** istnieje zapis, iż **rekomendowane jest ,nie obligatoryjne,** spełnienie określonych zadań, natomiast w podpunkcie 12) narzucone jest osiągniecie konkretnych efektów, stąd sugerujemy, aby w podpunkcie 12) również znalazła się rekomendacja. Pragniemy zauważyć ,że wymienione zadania naruszają Art.2.1.Ustawy z dnia 8 marca 1990r.o samorządzie gminnym, ponieważ nakładają na gminę obowiązki bez zapewnienia finansowania ich realizacji.	powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 10. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 11. Gmina poza środkami własnymi może pozyskiwać zewnętrzne źródła finansowania, stąd % dochodów własnych jest zadaniem rekomendowanym. Natomiast wszystkie działania gminy powinny mieć odzwierciedlenie w realnym efekcie ekologicznym i poprawie jakości powietrza, do czego władze publiczne zobowiązują przepisy krajowe i unijne. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek wskazanymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”.
1757	**Gmina Kościelisko**	Uwagi generalne: I . Na wstępie podnoszę, że obecne zapisy programu Czyste Powietrze nadal zdecydowanie ograniczają możliwość skorzystania z dofinansowania przez mieszkańców Gminy Kościelisko, co może prowadzić do braku osiągnięcia wymaganego poziomu wymiany źródeł grzewczych. Barierę stanowią: dopuszczalny 30% poziom powierzchni usługowej w budynku mieszkalnym oraz konieczność termomodernizacji. Program skierowany jest do właścicieli budynków mieszkalnych jednorodzinnych, co oznacza że powierzchnia usługowa w tego rodzaju budynku nie może wynosić więcej niż 30%. W Gminie Kościelisko dominuje zabudowa mieszkaniowa w której większa niż 30% część budynku przeznaczana jest na wynajem dla turystów. Taki rodzaj działalności jest podstawowym źródłem utrzymania mieszkańców. Zatem znakomita większość właścicieli budynków w którym prowadzony jest wynajem pokoi nie skorzysta z dofinansowania. Pozostają im jedynie pożyczki preferencyjne.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Przedstawione lokalne uwarunkowania istotnie mają wpływ na realizację działań naprawczych, w szczególności działania związane z wymianą urządzeń grzewczych oraz termomodernizacją. Nie mogą one jednak stanowi swego rodzaju „usprawiedliwienia” braku osiągnięcia efektu ekologicznego. Gminy o szczególnych walorach turystycznych tym bardziej powinny podejmować działania na rzecz poprawy jakości powietrza, gdyż każdego roku gromadzą znaczącą liczbę zwiedzających, którzy narażeni są na negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. Ponadto świadomość społeczeństwa w zakresie negatywnych skutków oddychania zanieczyszczonym powietrzem z każdym rokiem wzrasta, co może wpłynąć na decyzje związane z kierunkiem podróży. Gminy, w których przekraczane będą normy jakości powietrza narażone są na zmniejszenie zainteresowania turystów. Mimo mniej korzystnych warunków dofinansowania w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej o wspomnianym charakterze, na poziomie rządowym są oferowane środki. Słusznie największa pomoc oferowana jest mieszkańcom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Gmina Kościelisko to obszar o szczególnych walorach krajobrazowych wyrażających się między innymi drewnianą zabudową o określonej formie architektonicznej i technologii. Bardzo wiele budynków wzniesiono w technologii zrębowej (z płazów czyli grubych belek łączonych na węgłach na zamki ciesielskie, wypełnienie pomiędzy belkami z wełnianki czyli wiórów drzewnych). Taka konstrukcja ściany jest wartością historyczną i jedną z cech charakterystycznych dla zabudowy Podhala, która podlega różnym formom ochrony (konserwatorskiej czy poprzez w plany zagospodarowania przestrzennego). Termomodernizacja polegającą na ociepleniu ścian zakryje, a tym samym zniszczy charakter zabudowy który od lat wyróżnia Podhale. Drewniane budynki wznoszono też na terenie Gminy Kościelisko w technologii szkieletowej i były one z zewnątrz i od wewnątrz w określony sposób odeskowane. Przy termomodernizacji również elewacje takich budynków zostaną niekorzystnie zmienione, nawet przy powtórzeniu sposobu deskowania (zmiana będzie widoczna np. w relacji płaszczyzny okna do ściany).W przypadku obiektów wpisanych do rejestru zabytków lub do gminnej ewidencji zabytków wymagane będzie uzyskanie zgody konserwatora, co może być nieosiągalne. Opisane powody sprawiają, że tylko nieliczni mieszkańcy skorzystają z programu Czyste Powietrze, gmina nie ma możliwości ani narzędzi wsparcia wymiany źródeł grzewczych przez stanowiących najliczniejszą grupę przedsiębiorców (najem powyżej 30%, pensjonaty), a zatem osiągnięcie wymaganych wskaźników wymiany źródeł grzewczych nie jest realne. 2. Stan epidemiczny ma i będzie miał istotny wpływ na możliwość przeprowadzenia inwentaryzacji źródeł grzewczych. Należy ten fakt uwzględnić przy określaniu poziomów wykonania inwentaryzacji, a także kontroli palenisk. Z przyczyn od gminy niezależnych może nie być realne wykonanie nałożonych zadań (kwarantanna mieszkańców, pracowników). Covid 19 może też mieć istotny wpływ na wysokość posiadanych przez gminę środków finansowych, a także na możliwości inwestycyjne mieszkańców. Zatem zapisy POP winny uwzględniać sytuację pandemii, która w sposób istotny może ograniczyć działania inwentaryzacyjne i kontrolne oraz finansowe. Uwagi szczegółowe do nałożonych na gminę zadań: *1. Przy finansowaniu ze środków publicznych instalacji grzewczych na paliwa stałe o mocy do 1 MW, instytucje publiczne zobowiązane są zapewnić:* • *finansowanie od I stycznia 2022 roku wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą* • *finansowanie od 1 stycznia 2023 roku wyłącznie dla instalacji zasilanych biomasą o emisji cząstek stałych do 20 mg/m^3 (przy 10% 02),* • *stosowanie zbiorników buforowych jako obowiązkowe w przypadku kotłów z ręcznym podawaniem paliwa (kotły zgazowujące) oraz zalecane w przypadku kotłów z automatycznym podawaniem paliwa.*	najuboższym, o najniższych dochodach. Korzyści finansowe uzyskiwane w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej powinny być pożytkowane również na zmniejszenie wpływu prowadzonej działalności na jakość powietrza. Kwestia zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z obiektów zabytkowych powinna być z kolei każdorazowo traktowana indywidualnie. 2. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres (m.in. liczba kontroli, terminy inwentaryzacji). Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. Odniesienia do uwag szczegółowych 1. Zgodnie ze zmienionym w dniu 15 maja 2020 roku regulaminem Programu Priorytetowego Czyste Powietrze możliwe jest otrzymanie dofinansowanie dofinansowania zarówno ze środków Czystego Powietrza (który oferuje dofinansowanie do mikroinstalacji fotowoltaicznych), jak i Programu Mój Prąd (*W przypadku gdy Wnioskodawca otrzymał dofinansowanie ramach Programu Mój Prąd może otrzymać dofinansowanie z Programu na inny zakres przedsięwzięcia, niż dofinansowany z Programu Mój Prąd.*[398] Możliwa jest zatem realizacji przedsięwzięcia w przedstawionej postaci. Ponadto wprowadzono możliwość łączenia dofinansowania z Programu Czyste Powietrze z dofinansowaniem z programów gminnych na to samo przedsięwzięcie. Jednak kwestię tę reguluje Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, do którego należy kierować zapytania w niniejszej sprawie.

[398] Program Priorytetowy, Zakres ogólny, 9.3.1. Ogólne warunki przyznania i wypłaty dofinansowania, pkt. 11., Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Minimalna pojemność zbiorników buforowych powinna być zgodna z dokumentacją techniczną kotła. Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m^3 (przy 10%02). Dofinansowanie na pompy ciepła bez dofinansowania towarzyszącej jej instalacji fotowoltaicznej będzie to dla osób wykluczonych energetycznie działaniem nieopłacalnym z uwagi górski klimat i konieczność dogrzewania energią elektryczną, która w najbliższych latach będzie drożeć. Ponadto na instalacje fotowoltaiczne jest dofinansowanie w wysokości tylko 5% w ramach programu Mój Prąd, ewentualnie ulga termomodernizacyjna (osoby o niskich zarobkach będą mieć niski poziom płaconego podatku). Pozostałą część będzie musiała stanowić preferencyjna pożyczka na co większość mieszkańców o niskich dochodach się nie zdecyduje. Jak w takim razie będzie wyglądała ewentualna forma wsparcia w formie pożyczki dla gmin, która umożliwiłaby przekazanie środków osobom nieposiadającym wystarczającego wkładu własnego? 2. Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własności budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzająca energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy • zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE Wyznaczone terminy nie wydają się być realne, a szczególnie że w ogóle nie zostały określone możliwości korzystania z dofinansowań na wyposażenie budynków publicznych w OZE i jego nawet przypuszczalna wysokość. Trudno oceniać możliwość wykonania zadania i godzić się na proponowane zapisy. 3. Prowadzenie w gminach objętych uchwałą antysmogową dla Małopolski, akcji informacyjnej o wymaganiach POP oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów. Od 2021 roku gmina zobowiązana jest dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe (dotyczy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych).	W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu pełnej inwentaryzacji informacja może zostać przekazana wszystkim mieszkańcom. 3. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Za eksport danych z Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce odpowiedzialny będzie Zarząd Województwa w momencie uruchomienia bazy CEEB (str. 46 Załącznika nr 1 do Uchwały). Gminy w celu realizacji obowiązku wynikającego z Programu ochrony powietrza – tj. wykonania pełnej inwentaryzacji źródeł ogrzewania w gminie - powinny podjąć odpowiednie działania, w tym współpracę ze wskazanymi jednostkami, by zwiększyć efektywność planowanych działań.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Z uwagi na to, że inwentaryzacja prowadzona będzie w latach 2021-2022, a liczba punktów adresowych jest zmienna nie jest możliwe fizyczne przekazanie informacji. Zapis powinien dookreślać sformułowanie „dotrzeć z informacją" i wyraźnie dopuszczać przekazanie informacji w sposób ogólny tj. za pomocą różnych środków przekazu. Obecne brzmienie sugeruje, że informację papierową powinien otrzymać każdy kto powinien wymienić piec. Nie jest również wskazane w jaki sposób sprawdzane będzie wykonanie tego zadania. 4. Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: • co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku • co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku. Dane powinny być wprowadzone do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Po uruchomieniu CEEB należy podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektoratami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe. Konieczna jest bieżąca aktualizacja bazy inwentaryzacji na podstawie danych przekazywanych przez właścicieli i zarządców budynków oraz pozyskiwanych w ramach prowadzonych kontroli. Z uwagi na zmianę treści ankiety inwentaryzacja jest praktycznie do wykonania od nowa. Zwraca się uwagę, że nie ma przepisu zobowiązującego właścicieli budynków do udzielania odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie. CEEB jest obecnie tylko planowana baza i trudno na takim etapie oceniać możliwość realnej współpracy, szczególnie z kominiarzami. Brak podstaw prawnych. 5. Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: • przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog • identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby. Aktualnie nie ma żadnych wytycznych MUW trudno więc ocenić zakres pracy do wykonania przez gminę. Wytyczne MUW mają być sporządzone do 31.03.2021 , a zadanie wykonane przez gminę do 30.09.2020 czyli w ciągu 6 miesięcy, co wydaje się być okresem zbyt krótkim. 6. Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in.: • zatrudnienie Ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze, • realizację programów dotacyjnych wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, • kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie powietrza, • działania edukacyjno-informacyjne dotyczące ochrony powietrza,	Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. 4. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony z do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 5. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. 6. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków w gminie, • termomodernizację budynków użyteczności publicznej. Ocenia się, że ilość rekomendowanych do dofinansowania zadań z dochodów własnych gminy oraz wymaganych inwestycji w budynkach publicznych (patrz pkt 2) nie jest adekwatna do możliwości finansowych Gminy Kościelisko. W 2019 roku I % dochodów własnych gminy wynosił ok. 150 000 zł. Jakkolwiek zabezpieczenie w budżecie gminy środków finansowych na działania związane z ochroną powietrza na poziomie 1% dochodów własnych jest wielkością akceptowaną przez gminę, to przy braku dofinansowania ze źródeł zewnętrznych, trudno będzie zrealizować wszystkie zadania przewidziane w POP wyłącznie z dochodów własnych gminy. 7. Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, • od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. Możliwość wykonania zadania jest dyskusyjna, co zostało opisane w uwagach zasadniczych oraz ze względu na możliwości finansowe Gminy Kościelisko.	
1758	**Gmina Gnojnik**	Wójt Gminy Gnojnik pozytywnie opiniuje projekt Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego z uwzględnieniem poniższych wniosków. 1. Określenie instrumentów prawnych które zobowiązałyby właścicieli budynków do przekazywania informacji wymienionych w ankiecie dot. Inwentaryzacji źródeł ogrzewania. Obecnie gminy mają duże trudności z otrzymaniem zwrotnych informacji o wykonanych termomodernizacjach czy wymianie źródła ciepła jeżeli nie korzysta z dotacji gminnych. Właściciele obawiają się, że podanie informacji w ankiecie wiązać się będzie z kontrolą i negatywnymi konsekwencjami z tym związanymi. 2. Wydłużenie okresu zmierzającego do osiągnięcia w całej Małopolsce dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu. 3. Prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej jednak bez dotarcia do każdego punktu adresowego w przypadku właścicieli budynków mieszkalnych jak i podmiotów gospodarczych. 4. Obecne umiejscowienie punktów pomiarowych nie jest rzeczywistym odzwierciedleniem aktualnej jakości powietrza w ościennych gminach. Instalacja przez WIOŚ w każdej gminie punktów pomiarowych jakości powietrza (np. przy szkołach) pozwoli na miarodajną ocenę sytuacji pogodowej oraz jakości powietrza na danym obszarze. W związku z powyższym stopnie ostrzegawcze i alarmowania wprowadzane byłyby w	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Ponadto w oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 2. Nie jest możliwe wydłużenie wskazanych terminów. Zgodnie z art. 91 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* osiągnięcie poziomów dopuszczalnych musi nastąpić w jak najkrótszym czasie. 3. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		każdej gminie indywidualnie. Obecnie w przypadku ostrzeżenia o złej jakości powietrza w np. Nowym Targu nie oznacza, że na terenie gminy oddalonej o 60 km również taka sytuacja występuje, a stwarza to konieczność prowadzenia niepotrzebnych w tym dniu kontroli. Powoduje to także dodatkowy chaos w placówkach oświatowych i opiekuńczych, które nie wiedzą jak postępować, gdy wprowadzane jest ostrzeżenie, a sytuacja pogodowa nie wskazuje na złą jakość powietrza. 5. Odroczenie proponowanych terminów: zobowiązania gmin do korzystania z energii pochodzącej z OZE w co najmniej 50% co najmniej do roku 2025, utworzenia punktu obsługi klienta, przeprowadzenia analizy ubóstwa energetycznego, bądź wsparcie finansowe gmin w realizacji działań naprawczych. Stan pandemii przyczynił się do zmniejszenia dochodów gmin, a wymienione powyżej propozycje stanowią znaczące obciążenie dla budżetu samorządów. 6. Odstąpienie od propozycji wprowadzenia zakazu spalania paliw stałych z uwagi na wysokie koszty społeczne takiego rozwiązania. Uwzględnienie w proponowanych działaniach aspektu kulturowego. Paliwa stałe wykorzystywane są w tradycyjnych wędzarniach, suszarniach, gastronomii, charakterystycznych dla regionu małopolski. Przykładem jest śliwkowy szlak - to obszar siedmiu gmin w województwie małopolskim: Czchów, Gnojnik, Gródek nad Dunajcem, Iwkowa, Korzenna, Lipnica Murowana i Łososina Dolna, które w ramach funkcjonowania LGD „Na Śliwkowym Szlaku" promują lokalne produkty (suska sechlońska, kukiełka uszewska) do wytwarzania których, niezbędny jest proces spalania w tradycyjnych piecach, rusztach i paleniskach. Dotyczy to szczególnie drobnych, lokalnych wytwórców, których działalność nie wymaga zgłoszenia, a których praca przyczynia się do zachowania i promowania wielopokoleniowych tradycji. 7. Jesteśmy świadomi, jak ważne jest poprawa jakości powietrza jednak założenia w nowym Programie Ochrony Powietrza dla woj. małopolskiego są nie dopasowane do realnych możliwości i potrzeb Gmin i ich mieszkańców. Inwentaryzacja budynków w gminie Gnojnik pokazała, że istnieje wiele budynków, których koszt termomodernizacji powiązanej ze zmianą ogrzewania jest tak duży, że środki finansowe możliwe do pozyskania w ramach np. programu „Czyste powietrze" czy „Stop Smog" są niewystarczające. Pomimo zachęt dla mieszkańców w postaci dofinansowania do ww. działań inwestycje polegające na wymianie źródła ogrzewania nie są dla wielu mieszkańców priorytetem. Ponadto w obecnym czasie pandemii, kiedy priorytety potrzeb mieszkańców naszego województwa są skierowane na ochronę zdrowia i życia, a także na utrzymanie miejsc pracy wdrożenie niektórych działań tego Programu od 2021 roku staje się nierealne.	korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. 4. Jakość powietrza na potrzebę ostrzegania o ryzyku przekroczenia poziomu informowania bądź alarmowego substancji monitorowana jest przez GIOŚ. Właściwy Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska (w tym przypadku RWMŚ w Krakowie) decyduje o lokalizacji wystąpienia ryzyka przekroczenia na podstawie wyników pomiarów oraz prognozowanej jakości powietrza na podstawie wyników modelowania matematycznego. Zadaniem GIOŚ jest lokalizacja stacji pomiarowych w miejscach reprezentatywnych dla danego obszaru. Niemożliwe jest wprowadzanie stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza w oparciu o inne dane niż przekazywane oficjalnie przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Zarząd Województwa nie jest organem odpowiedzialnym za lokalizowanie stacji pomiarowych. 5. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. 6. Program nie wprowadza zakazu stosowania paliw stałych. 7. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej wprowadza się wskaźnik, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.
1759	**Gmina Trzebinia**	<u>dot.: opinii do aktualizowanego Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego.</u> W związku z otrzymanym pismem Wicemarszałka Województwa Małopolskiego znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 2.07.2020 r, w sprawie opinii do aktualizowanego Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego, w nawiązaniu do przekazanych już uwag z dnia 23.01.2020 r. i 14.04.2020 r. niniejszym pismem wnoszę kolejne uwagi: Działanie 1. Ograniczenie Niskiej Emisji i Poprawa Efektywności Energetycznej. I. Zadania wszystkich instytucji publicznych. pkt 2) Zapis dotyczący energii elektrycznej z OZE w budynkach użyteczności publicznej. Z uwagi na krótki okres realizacji działania oraz możliwości technicznych zastosowania OZE w poszczególnych budynkach użyteczności publicznej, proponuję aby w aktualizowanym POP pozostał zapis wpisany w poprzedniej wersji dokumentu mówiący o obowiązku instalacji OZE wyłącznie w nowych i modernizowanych budynkach. II. Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin. pkt 1 i 2) Zapis dotyczący utworzenia punktu obsługi Programu „Czyste Powietrze" oraz zatrudnienia Ekodoradców. Wobec sytuacji związanej z pandemią oraz spadkiem dochodów w Gminie i ograniczeniem w zatrudnieniu, proponuję o przesunięcie działania w czasie o 1 rok kalendarzowy. pkt 6), ppkt c) Zapis dotyczący poboru próbek popiołu z paleniska z co najmniej 10% przeprowadzonych kontroli interwencyjnych. Ponieważ interwencje mieszkańców często są bezpodstawne, proponuję zmienić zapis dot. poboru próbek z paleniska, bez udziału % lecz tylko w uzasadnionych przypadkach, ponieważ wiązałoby się to z wydatkowaniem przez Gminy dodatkowych środków finansowych, które to mogłyby zostać spożytkowane na działania związane z wymianą przestarzałych urządzeń grzewczych na paliwa stałe.	**NIE UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Działanie związane z zatrudnieniem Ekodoradców zostało już przesunięte względem pierwotnej propozycji. Natomiast termin utworzenia punktów obsługi Programu Czyste Powietrze nie może zostać zmieniony z uwagi na konieczność jak najwcześniejszego upowszechnienia wśród mieszkańców Programu oraz przyspieszenia wymian przestarzałych kotłów. 3. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.". Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*.
1760	**Gmina Wierzchosławice**	W odpowiedzi na pismo znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 2 lipca 2020 r., działając na podstawie art. 91 ust. 2 oraz art. 92 ust. 1a ustawy Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2019 r., poz. 1396 z późn. zm.), opiniuję z uwagami projekt „Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego". **Uwagi:** Uwagi dotyczą zadań i obowiązków, które mają być wykonane przez gminy. Program w ust. 1 i 2 nakłada obowiązek utworzenia stanowiska Ekodoradcy oraz utworzenia i utrzymania punktu obsługi Programu Czyste Powietrze. Obowiązek posiadania Ekodoradcy został już w Gminie Wierzchosławice spełniony, jednak pamiętać należy, że projekt LIFE „Małopolska w zdrowej atmosferze" przewiduje dodatkowe środki finansowe na zatrudnienie Ekodoradcy tylko do końca roku 2021. Natomiast otwarcie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w porozumieniu z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej nie wiąże się z otrzymaniem żadnych dodatkowych środków finansowych dla gminy. Konieczna jest zatem partycypacja samorządu Województwa Małopolskiego w obu tych zadaniach na poziomie minimum 50%. Program w ust. 5 nakłada ramy czasowe na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła oraz instalacji OZE w budynkach na terenie gminy, co w świetle sytuacji epidemicznej w kraju i województwie, jest praktycznie niemożliwe. Terminy określające przeprowadzenie inwentaryzacji oraz wartości procentowe zinwentaryzowanych budynków powinny zostać zmienione tj. co najmniej 50% inwentaryzacji do końca 2021 r. i co najmniej 90% inwentaryzacji do końca 2022 r. W przypadku określonych w ust. 6 i 7 ram kontroli, niemożliwe jest ich wykonanie przez gminy wiejskie bez dodatkowych pracowników lub powołania do życia straży gminnej. Koszty pełnego wyposażenia oraz funkcjonowania takiej formacji (działalność kontrolna) są zbyt wysokie by móc zostać sfinansowane wyłącznie z budżetów jednostek samorządowych. Tym samym, konieczne jest zapewnienie odpowiedniego finansowania tej działalności przez samorząd Województwa Małopolskiego lub przeniesienie tego zadania w całości na szczebel powiatu. Dodatkowo, przemawia za tym fakt posiadania przez powiat większej ilości sił i środków umożliwiających właściwą i skuteczną działalność kontrolną. Ponadto, w przypadku kontroli interwencyjnych przeprowadzanych wyłącznie przez pracowników gminnych, czas reakcji na zgłoszenie powinien zostać zwiększony do 2-3 dni roboczych. Uzasadnione jest to faktem	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 2. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ograniczonej liczby pracowników posiadających upoważnienia do przeprowadzania takich kontroli. Program w ust. 8 i 9 nakłada obowiązki na gminy względem osób najuboższych oraz ubogich energetycznie poprzez zapewnienie odpowiednich programów osłonowych. Jest to przeniesienie na gminy obowiązku realizacji zadania przypisanego administracji rządowej, co bez realnego źródła finansowania, jest niemożliwe do wykonania. Zawarta w ust. 11 rekomendacja co do przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy na rzecz działań związanych z ochroną powietrza, powinna mieć odzwierciedlenie w postaci tego samego wskaźnika procentowego w budżecie Województwa Małopolskiego. Podkreślić należy również, że zawarty w ust. 12 wskaźnik max. 30% eksploatowanych urządzeń niespełniających wymagań uchwały antysmogowej od 1 stycznia 2023 r. jest niemożliwy do osiągnięcia. Gmina Wierzchosławice, na dzień dzisiejszy, oferuje swoim mieszkańcom możliwość wymiany przestarzałych kotłów na nowoczesne kotły na paliwa stałe, w ramach projektu realizowanego z poddziałania 4.4.3 RPO WM 2014 – 2020. Natomiast, cieszący się nieporównywalnie większym zainteresowaniem projekt wymiany przestarzałych kotłów na nowoczesne kotły na paliwa gazowe, mimo pozytywnej oceny nie uzyskał dofinansowania i znajduje się na liście rezerwowej. Aby móc chociaż zbliżyć się do wspomnianego wcześniej wskaźnika, konieczne jest jak najszybsze uruchomienie, przez samorząd Województwa Małopolskiego, projektów dofinansowujących przejście na paliwa gazowe i kontynuowanie ich przez kilka kolejnych lat. Podsumowując, konieczne jest zapewnienie dodatkowych źródeł finansowania ze środków krajowych i UE, aby cele określone w Programie Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego mogły zostać osiągnięte. Dodatkowo, terminy oraz wskaźniki do osiągniecia powinny zostać odpowiednio wydłużone. Przemawia za tym sytuacja społeczno-gospodarcza wywołana epidemią wirusa SARS-CoV-2 i prognozowany spadek wpływów z opłat i podatków lokalnych do budżetów jednostek samorządu terytorialnego oraz sama sytuacja epidemiczna, która w ostatnim okresie wydaje się pogarszać, zarówno w całym kraju, jak i w województwie małopolskim.	Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 3. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. W odniesieniu do uwagi na temat liczby kontroli planowanych, należy wskazać, iż do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem

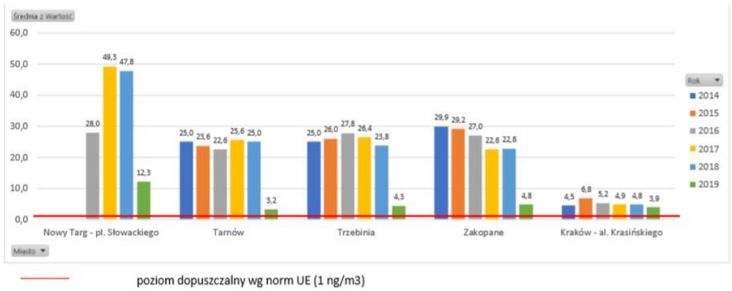
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowyc*h w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. 4. Zgodnie z ustawą o pomocy społecznej z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. Ponadto podkreślić należy, iż utworzenie określonych programów jest działaniem rekomendowanym. Gmina może indywidualnie określić formę pomocy. 5. Rekomendacja zapewnienia środków na działania związane z ochroną powietrza dodana została również do zadań województwa i powiatów. 6. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi

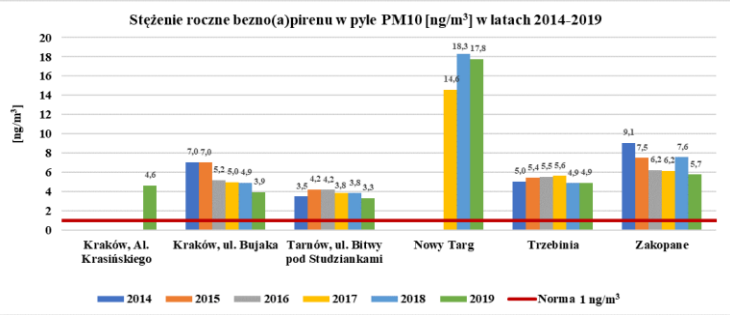
Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „*Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze*”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „*Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii*”.
1761	**Gmina Krzeszowice**	Burmistrz Gminy Krzeszowice, działając na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1219) pozytywnie opiniuje projekt uchwały w sprawie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, wskazując jednocześnie uwagi i wnioski do treści Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego: 1. Jednym z zadań wyznaczonych dla samorządu województwa jest „ Zapewnienie współfinansowania inwestycji w zakresie ochrony powietrza ze środków RPO na lata 20212027: Preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP ” Działania podejmowane w ostatnich latach przez Samorząd Województwa Małopolskiego wskazywały na tendencję do faworyzowania gmin położonych w tzw. obwarzanku krakowskim. Taki podział środków na ochronę powietrza pomiędzy gminy województwa małopolskiego przyczynia się w dużym stopniu do marginalizowania problemu złego stanu powietrza w biednych gminach, jak również w gminach położonych poza tzw. obwarzankiem krakowskim. Zaproponowany w projekcie Programu ochrony powietrza zapis będzie skutkował dalszym faworyzowaniem gmin, które dysponują dużym budżetem pozwalającym na realizację działań	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **1.** Kryteria w zakresie preferencji finansowania inwestycji dla ambitnych gmin zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027. Działanie to ma zachęcić gminy do aktywnego realizowania działań na rzecz ochrony powietrza. Przy definiowaniu warunków preferencji uwzględnione zostaną uwagi złożone w trakcie niniejszych konsultacji, tak, by nie dyskryminować gmin o niższych środkach na realizację działań, a także uwzględnić specyfikę podejmowanych działań, tj. m.in. możliwość wykazywania efektów ekologicznych osiąganych dzięki dużym/czasochłonnym inwestycjom dopiero po ich zakończeniu. 2. W Programie wskazuje się na zapewnienie w pierwszej kolejności środków na utworzenie straży międzygminnych, by zapewnić niezbędne jednostki w gminach, w których kontrole wykonują tylko upoważnieni pracownicy. Na etapie określania zasad dofinasowania oraz jego poziomu podjęte zostaną decyzje związane z dofinansowaniem również istniejących straży w zakresie poboru próbek czy wyposażenia. Zarząd Województwa będzie uwzględniał te kwestie przy rozważaniu formy programu.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ujętych w POP, a tym samym, które będą osiągały wysokie wskaźniki realizacji POP. W związku z powyższym wnioskuję o zmianę zapisu np. poprzez zapewnienie preferencji finansowania inwestycji o jak największym efekcie ekologicznym. 2. Kolejnym zadaniem wyznaczonym dla samorządu województwa jest „ Zapewnienie współfinansowania inwestycji w zakresie ochrony powietrza ze środków RPO na lata 20212027: Dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Wnioskuję o uwzględnienie w tym zapisie straży gminnych. 4. Zadaniem przypisanym gminom jest „Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: • co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku, • co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku. Wnioskuję o przesunięcie realizacji wskaźników odpowiednio do końca 2022 i 2023 roku z uwagi na panujący obecnie w kraju stan epidemii. 5. W zakresie zadania: Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: (...) wnioskuję o usunięcie tego zapisu lub zmianę daty jej przygotowania do 31.12.2025 roku, gdyż na chwilę obecną nie jesteśmy w stanie określić jaka będzie kondycja finansowa naszych gospodarstw domowych po zakończeniu stanu epidemii. Przeprowadzona w takich warunkach analiza będzie obarczona zbyt dużym błędem i nie będzie odzwierciedlała prawdziwej skali ubóstwa energetycznego w gminie.	3. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 4. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie.
1762	**Gmina Miechów**	W odpowiedzi na pismo znak SR-V.721.2.12.2020 z dnia 02.07.2020r., Gmina Miechów informuje, iż nie wnosi uwag oraz wydaje pozytywną opinię dotyczącą Projektu Uchwały w sprawie Programu Ochrony Powietrza.	**UWZGLĘDNIONO**
1763	**Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska**	Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska, w odpowiedzi na pismo jw. dotyczące rozpoczęcia konsultacji społecznych projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska, uprzejmie przekazuje następujące uwagi:	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		1. W załączniku Nr 1 do projektu nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego - proponowana jest następująca modyfikacja punktu Nr 12 (str. 45 - Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin): W zapisie: *12. Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej:* *- od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy,* wprowadzić zmianę: *od 1 stycznia 2023 roku* ***nie przekroczy 20%*** *wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.* **Uzasadnienie:** Już w roku bieżącym w niektórych gminach, ilość pozaklasowych urządzeń grzewczych w niewielkiej liczbie gmin przekraczała poziom 30% w stosunku do wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. Biorąc pod uwagę fakt, że w najbliższych trzech latach nastąpi przyspieszenie eliminacji uciążliwych urządzeń grzewczych, takie kryterium mogłoby wpłynąć na obniżenie motywacji samorządów do realizacji kluczowego zadania, jakim jest eliminacja pozaklasowych urządzeń grzewczych do końca 2022 roku. Nie ulega bowiem wątpliwości, że główną przyczyną złej jakości powietrza w sezonie grzewczym jest emisja pochodząca ze złej jakości kotłów i pieców. Ewidentnie wskazują na to wysokie stężenia benzoαpirenu w tych gminach, w których likwidacja wysokoemisyjnych urządzeń grzewczych, nie jest dostatecznie zaawansowana. Taki stan uniemożliwia osiągnięcie właściwych standardów gminom, które zredukowały na swym terenie emisję z urządzeń grzewczych. Tło benzoαpirenu w naszym województwie przekracza dopuszczalne normy, a bardzo wysokie stężenia tego związku utrzymują się w wielu miejscowościach, mimo wyjątkowo łagodnych zim. 2. W czasie konsultacji społecznych, które odbyły się w dniu 16 lipca 2020 r. część osób zabierających głos w sprawie projektu Programu ochrony powietrza, negowała zasadność wprowadzonego w Krakowie - zakazu spalania paliw stałych w urządzeniach grzewczych małej mocy, powołując się na publikację „Analiza poziomu stężenia pyłów typu PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu w głównych miastach województwa małopolskiego". Publikacja ta zdaniem Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska wpływa negatywnie na postrzeganie wyników badań Inspekcji Ochrony Środowiska i wspiera postawy bezczynności, które dominują w mniejszych miejscowościach, gdzie jakość powietrza jest dużo gorsza niż w Krakowie. Jednocześnie jest ona podstawą kampanii jaką prowadzi Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla (link: http://polski-wegiel.pl/walka-ze-smogiem-	których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Zapis związany z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej został jednak przeredagowany. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Zaproponowane udziały w roku 2023 i 2027 wyznaczono przy założeniu, iż działania gminy mają doprowadzić do terminowej likwidacji 75% urządzeń grzewczych niespełniających zapisów uchwały antysmogowej (75 % urządzeń pozaklasowych do końca 2022 roku oraz 75% urządzeń 3 i 4 klasy do końca 2026 roku). Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej oraz nie zwalnia gmin (wójtów, burmistrzów, prezydentów miast) z obowiązku kontroli przestrzegania zapisów uchwały. 2. Dane gromadzone przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego na potrzebę konsultacji społecznych Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego nie mogą zostać wykorzystane do przekazania Opiniującym wskazanego apelu. Gromadzone dane przetwarzane są bowiem w określonym celu, który w tym przypadku stanowi przekazanie opinii na temat Programu. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego nie ma możliwości ponownego przetwarzania danych w innych celach niż określonych w formularzu zamieszczonym na stronie www.powietrze.malopolska.pl 3. Ponownie zwraca się uwagę, iż zapisy przedstawione w niniejszym Programie ochrony powietrza stanowią rekomendacje, a nie obowiązki, jak wskazuje się w uwadze do treści dokumentu. Kwestia emisji pochodzącej z działalności gospodarczej stanowi istotny aspekt w procesie tworzenia strategii ochrony powietrza. Na poziom stężeń zanieczyszczeń mają wpływ również podmioty prowadzące działalność gospodarczą, dlatego podobnie jak w przypadku kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych, podejmuje się temat kontroli zakładów przemysłowych. Zarząd Województwa ma świadomość, iż przepisy prawa nie pozwalają na nałożenie obowiązków na Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, dlatego zaznacza się, iż stanowią one rekomendacje. Dotychczasowe działania Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska – w tym pilotażowy program kontroli spalania paliw stałych w 2019 r., który ujawnił liczne naruszenia

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		miasta-z-weglem-osiagnely-lepsze-efekty- od-krakowa/). Wobec powyższego Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska zwraca się z prośbą o dołączenie do materiałów przekazywanych wszystkim stronom uczestniczącym w konsultacjach - protestu przeciwko wspomnianej publikacji, jaki opublikowany został w dniu 17 kwietnia 2020 r. na stronie internetowej WIOŚ w Krakowie (link: http://krakow.pios.gov.pl/2020/04/17/3124/). Poniżej treść ww. protestu: ***Sprzeciw Inspekcji Ochrony Środowiska wobec nieprawdziwych informacji zawartych w artykule:*** ***„Analiza poziomu stężenia pyłów typu PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu w głównych miastach województwa małopolskiego"*** *Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska po zapoznaniu się z treścią publikacji pod tytułem: „Analiza poziomu stężenia pyłów typu PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu w głównych miastach województwa małopolskiego" stwierdza, że artykuł ten został sporządzony w oparciu o zmanipulowanie zestawień wyników badań, pochodzących z baz danych Inspekcji Ochrony Środowiska. Autor publikacji nie wziął pod uwagę zasad oceniania jakości powietrza w aspekcie wpływu poszczególnych źródeł na pełną charakterystykę niskiej emisji. Zbagatelizował zatem reprezentatywne dla Krakowa zróżnicowania parametrów uzyskanych z 8 punktów kontrolno- pomiarowych, wybierając punkt, gdzie dominuje emisja komunikacyjna i który nie jest typowy dla Krakowa. Co więcej, pominął najistotniejsze relacje pomiędzy głównymi wskaźnikami jakości powietrza, zarówno w Krakowie, jak też w innych miejscowościach, nie doceniając faktu, że dalsza poprawa czystości powietrza w Krakowie zależy w dużym stopniu od zmniejszenia emisji pochodzącej z niewłaściwego spalania paliw stałych, w otaczających to miasto gminach.* Podstawowe błędy i nieprawidłowości w artykule: *1. Zły dobór punktu pomiarowego dla Krakowa – stacją kontrolno-pomiarową reprezentatywną dla Krakowa jest stacja pomiaru tła miejskiego przy ulicy Bujaka na Kurdwanowie. Stacja przy Alei Krasińskiego jest stacją komunikacyjną i nie należy w oparciu o jej wskazania oceniać redukcji emisji ze spalania paliw stałych.* *2. Przy ocenie jakości powietrza pominięto, wskaźniki pokazujące jak zmienia się czystość krakowskiego powietrza w stosunku do innych miejscowości w województwie małopolskim.* *3. Pominięto fakt, że uzyskanie lepszej jakości powietrza w Krakowie, ze względu na lokalizację miasta, rozmiar, zabudowę i gęstość zaludnienia, jak również olbrzymi ruch komunikacyjny i uciążliwe sąsiedztwo, jest dużo trudniejsze niż w małych miejscowościach i wymaga szczególnych przedsięwzięć.*	związane ze spalaniem odpadów – dowodzą, iż należy zintensyfikować działania kontrolne wśród podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Niemniej jednak zapisy związane z realizacją kontroli zostały zmodyfikowane – wskazują one jedynie na ustawowe kompetencje wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska. Ponadto usunięto rekomendację wprowadzania informacji o podjętych kontrolach ze względu na prowadzoną już ewidencję podjętych kontroli przez GIOŚ. Nazwa zostanie zmieniona na prawidłową i ujednolicona w Programie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		4. Niezrozumienie problemu, jakim jest znikomy stopień redukcji uciążliwych urządzeń grzewczych w małych miejscowościach. Problemem jest zanieczyszczenie wielopierścieniowymi węglowodorami aromatycznymi powietrza na całym obszarze Południowej Polski. W większości gmin wokół Krakowa stężenie benzo(a)pirenu przekracza 8 ng/m3 w 1 m3 W tych warunkach nie będzie możliwe obniżenie stężeń benzo(a)pirenu w Krakowie poniżej 4 ng/m3. *5. Niezrozumienie faktu, że radykalne ograniczenie emisji, pochodzącej ze spalania paliw stałych, było w Krakowie warunkiem koniecznym, aby stopniowo poprawiać jakość powietrza, choć w stopniu niewystarczającym, aby całkowicie wyeliminować przekroczenia standardów jakości powietrza w tym mieście. Konieczne jest zatem zdecydowane ograniczenie emisji komunikacyjnej oraz ograniczenie emisji ze spalania paliw stałych w gminach sąsiednich.* *6. Autor fałszywie interpretuje znaczenie wpływu konsekwentnej eliminacji urządzeń grzewczych, w których spalano paliwa stałe, na wyraźne zmniejszenie stężenia benzo(a)pirenu w Krakowie. Popełniając niedopuszczalne błędy sugeruje, iż dane z baz Inspekcji Ochrony Środowiska mogły być podstawą do sporządzenia rysunku Nr 5 przedstawiającego „średnioroczne stężenia benzo(a)pirenu w analizowanych miastach województwa małopolskiego w latach 2014-2019" (skan zamieszczamy poniżej).* https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/content/annual_assessment_air_acceptable_level.  Rysunek 5. Średnioroczne stężenia benzo(a)pirenu w analizowanych miastach województwa małopolskiego w latach 2014-2019 Zdaniem Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska powyższe zestawienie stanowi rażącą manipulację nieprawdziwymi danymi. Wykazywanie średniorocznych stężeń benzo(a)pirenu powyżej 20 ng/m3 w latach 2014 – 2018, w takich miastach jak: Tarnów, Trzebinia, Zakopane czy Nowy Targ jest podawaniem nieprawdy, zwłaszcza w zestawieniu z dużymi spadkami w roku 2019. Dowodzenie na podstawie takich założeń tezy, że inne miasta	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		lepiej niż Kraków, ograniczają emisję zanieczyszczeń do powietrza jest naruszeniem etyki zawodowej. Poniżej zamieszczamy poprawnie sporządzone zestawienie (Źródło PMŚ/GIOŚ)  *Reasumując, stwierdzić należy, że władze Krakowa na przestrzeni lat, jako pierwsze w kraju są bliskie skutecznego wyeliminowania emisji pochodzącej ze spalania paliw stałych. Obecnie należy rozpocząć drugi etap programu, obejmujący redukcję emisji komunikacyjnej. Także w tym przypadku, będzie to program trudny, gdyż temat „dymiących samochodów" tj. smogu pochodzącego z komunikacji był dotychczas, w naszym kraju zaniedbywany podobnie, z resztą jak problem „dymiących pieców".* *Dodatkowo należy wspomnieć, że pomiary w roku 2019 wykonywane były, gdy ilość urządzeń grzewczych spalających paliwa stałe w Krakowie malała, od 10 tysięcy na początku, aż do 4 tysięcy pod końcu roku. Dopiero pełna likwidacja tych urządzeń, jak również zasadnicze zmniejszenie emisji komunikacyjnej i emisji napływowej z gmin sąsiednich, pozwoli w całości zrealizować cele programu ochrony powietrza w Krakowie.* *Zjawiskiem niepokojącym, są jednak próby podważania zasadności wprowadzenia zakazu palenia węglem w Krakowie, wychodzące z założenia, że skoro po tak kosztownych przedsięwzięciach nie zredukowano zanieczyszczeń powietrza do poziomów docelowych, to nie należy rygorystycznie wprowadzać ograniczania emisji pochodzącej ze spalania paliw stałych. Raport, o którym mowa stał się podstawą do rozpoczęcia szkodliwej kampanii, jaką prowadzi Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla (link: http://polski-węgiel.pl/walka-ze-smogiem-miasta-z-weglem- osiagnely-lepsze-efekty-od-krakowa/).* *Szkodliwość tego typu opinii polega na wspieraniu postaw bezczynności, które dominują w małych miejscowościach, gdzie jakość powietrza jest dużo gorsza niż w Krakowie. Bezpośrednio pokazują to pomiary stężeń benzo(a)pirenu w takich miejscowościach jak*	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Brzeszcze czy Sucha Beskidzka, a pośrednio wskazują na to raporty Marszałka Województwa Małopolskiego. Wynika z nich, że do wymiany w Małopolsce kwalifikuje się blisko pół miliona wysokoemisyjnych urządzeń grzewczych, natomiast rocznie wymienia się ich 16 tysięcy (dane z roku 2018). 3. W załączniku Nr 1 do projektu nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego - prosimy o wykreślenie zadań rekomendowanych dla Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie (str. 56 Zadania do realizacji - zadania rekomendowane dla Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie) tj.: 1) Przeprowadzanie regularnych kontroli planowych i interwencyjnych przestrzegania przepisów prawnych i zapisów pozwoleń w zakładach. Kontrole planowe w zakresie ochrony powietrza powinny objąć co najmniej 100 podmiotów rocznie. 2) Koordynacja działań kontrolnych w zakresie zgłoszeń naruszeń przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, przepisów ochrony środowiska (kontrole interwencyjne, w tym reakcje na zgłoszenia w ramach aplikacji Ekointerwencja). Kontrole w tym zakresie powinny być prowadzone bezpośrednio przez WIOŚ lub przekazywane do realizacji przez właściwych starostów powiatów. Nadzór nad realizacją kontroli należy do WIOŚ. Weryfikacja zgłoszeń i kontrola powinna następować wciągu 3 dni roboczych od zgłoszenia. 3) Wprowadzanie informacji o prowadzonych kontrolach do bazy danych udostępnionej przez Urząd Marszałkowski. Dane powinny być wprowadzane i aktualizowane w ciągu 30 dni od przeprowadzenia kontroli. Usunięcie zapisu z tabeli 5 – (str. 67 Zestawienie oczekiwanych wskaźników realizacji działań w poszczególnych latach wdrażania Programu) tj.: Liczba przeprowadzonych przez WIOŚ kontroli systemowych przestrzegania przepisów ochrony środowiska u podmiotów prowadzących działalność gospodarczą: 100 kontroli w latach 2020 do 2026. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że w załączniku nr 1 do projektu nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zamiennie występują nazwy niepoprawna: Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Krakowie (str. 56) oraz właściwa: Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska (str. 73). Prosimy o ujednolicenie i stosowanie poprawnej wersji w całym Programie. **Uzasadnienie** Przypisanie ww. zadań w projekcie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego do realizacji przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska nie znajduje uzasadnienia prawnego. W programie ochrony powietrza nie można nakładać obowiązków na podmiot, który został powołany do kontroli realizacji zadań w nim określonych.	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Takie stanowisko zostało przedstawione we wcześniejszych pismach kierowanych do Pana Tomasza Urynowicza Wicemarszałka Województwa Małopolskiego: - Pismo Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska z dnia 8 kwietnia 2020 r., znak: WP.021.7.2020, - Pismo Głównego Inspektora Ochrony Środowiska z dnia 10 kwietnia 2020 r. znak: DI-0701/50/2020. Pisma w załączeniu. Analizując wszystkie Programy ochrony powietrza dla małopolski na lata 2013 – 2015 oraz 2017 – 2019, propozycję Programu na lata 2021 – 2023, a także Programy w innych województwach, należy stwierdzić, że POP w województwie małopolskim jest jednym z najbardziej restrykcyjnych w Polsce. W POP-ach już zakończonych (lata 2013 – 2015 oraz 2017 – 2019), wymagany do osiągnięcia efekt ekologiczny dla każdej gminy został bardzo szczegółowo określony. Z punktu widzenia WIOŚ nieosiągnięcie efektu ekologicznego stanowiło naruszenie, które było podstawą do wymierzania administracyjnych kar pieniężnych. Ponieważ propozycja nowego Programu nie wskazuje dokładnie, która gmina jaki efekt ekologiczny powinna osiągnąć, gminy będą mogły posługiwać się pewną dowolnością przy realizacji inwestycji. W ocenie WIOŚ - POP na lata 2017 – 2019 był prosty i szczegółowy – każda gmina była zobowiązana przede wszystkim do osiągnięcia konkretnego efektu ekologicznego oraz wykonania określonej liczby kontroli spalania odpadów w paleniskach domowych lub pozostałości roślinnych, co pozwalało jasno stwierdzić czy działanie określone w POP przez daną gminę zostało wykonane czy też nie. Nieodzownym elementem POP jest wykonywanie inwentaryzacji w celu kontrolowania redukcji emisji. Aktualnie inwentaryzacja jest prowadzona głównie w Bazie inwentaryzacji UMWM, która wylicza efekt ekologiczny (podczas wielu kontroli inspektorzy WIOŚ informowani są przez pracowników gmin, że m.in. Baza działa nieprawidłowo, zawiesza się, nie generuje raportów lub generuje je z błędami). Wyliczony efekt ekologiczny jest sprawdzany ze wskazanym w POP dla danej gminy. W momencie braku określenia konkretnego efektu ekologicznego dla gminy, wprowadzanie wszystkich danych i wyliczanie redukcji będzie miało tylko odniesienie dla całego regionu małopolski, a nie gmin, które są karane indywidualnie (gminy będą podnosić, że działania przez nie realizowane wpłynęły na poprawę jakości powietrza na terenie gminy i województwa, w związku z czym nie ma podstaw do wymierzenia administracyjnej kary pieniężnej oraz niemożliwym będzie określenie zakresu i wagi naruszeń). Dlatego też, dla ratowania skuteczności wdrażanego programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska wnosi o egzekwowanie od gmin po	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		roku 2022, obowiązku likwidacji pozaklasowych urządzeń grzewczych. Znajduje to odzwierciedlenie w proponowanym zapisie: „*12. Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej:* *od 1 stycznia 2023 roku **nie przekroczy 20%** wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.* *od 1 stycznia 2024 roku **nie przekroczy 10%** wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.* Ponadto wzorem poprzednich programów, proponuje się dodanie tabeli z wymaganym do osiągnięcia efektem ekologicznym, z wyszczególnieniem każdej gminy. Nie należy bowiem pomijać faktu, iż realizacja dotychczasowych zadań wytyczonych w programie za lata 2017 – 2019 (dotyczących redukcji emisji) nie przekroczyła w Małopolsce 19%. Zlikwidowanie kryteriów do egzekwowania zadań i wprowadzenie anonimowości udziałów poszczególnych gmin w zaniżaniu jakości powietrza sprawi, że program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego stanie się propagandową deklaracją.	
1764	**Gmina Poronin**	**Dotyczy:** konsultacje dot. aktualizacji Programu ochrony powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do przedstawionego projektu nowego Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego oraz w związku z obecnie panującą sytuacją epidemiologiczną związaną z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2, zwracamy się z prośbą o ponowne przeanalizowanie zapisów przedmiotowego Programu. Wymagania, które zostałyby nałożone przez Program ze względu na panującą epidemię mogą być niemożliwe do zrealizowania w najbliższych latach przez Gminę i jej mieszkańców. Obecnie nie jesteśmy w stanie przewidzieć, jak długo będą obowiązywały ograniczenia i obostrzenia, które mają bardzo znaczący wpływ na sytuacją ekonomiczną mieszkańców gminy, przedsiębiorców oraz samej Gminy Poronin. Obawiamy się, że panująca sytuacja nie pozwoli mieszkańcom i przedsiębiorcom Gminy na realizację niektórych inwestycji związanych z ograniczeniem niskiej emisji. Gmina Poronin, jako gmina turystycznym w sposób znaczący ucierpiała w pierwszym okresie pandemii i jest pełna obaw, że jej rozprzestrzenianie się może skutkować przywróceniem zakazów związanych z turystyką. Mając powyższe na uwadze oraz po analizie przedłożonego projektu Programu ochrony powietrza dla Województwa Małopolskiego przedkładamy następujące uwagi: **Działania naprawcze:** Działanie 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej: Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin: **Pkt. 6.**	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. **Pkt 6.** Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. **Pkt. 7.** Liczba kontroli od 2023 roku musi być większa niż w przypadku wcześniejszych lat. Do końca 2022 roku należy wymienić bądź zlikwidować

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		a) Obowiązek przeprowadzenia kontroli interwencyjnych w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia jest trudny do zrealizowania. Proponujemy wydłużenie czasu na reakcję do 3 dni roboczych, a przypadkach podejrzenia zarażenia mieszkańców wirusem SARS-CoV-2 przeprowadzenie kontroli po ustąpieniu objawów oraz zaktualizowanie informacji o podjętych działaniach i rezultacie kontroli do 7 dni roboczych. **Pkt. 7.** c) Gmina Poronin wnioskuje o zmniejszenie liczby kontroli systemowych w okresie od 2023 roku do 100 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys. **Pkt. 7.** Gmina Poronin w związku z rozprzestrzenianiem się pandemii COVID-I9 wnioskuje o zmniejszenie liczby eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: • Od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 50% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy • Od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy <u>Działanie 2. Ograniczenie emisji z sektora transportu:</u> **Pkt. 1.** Zapis umieszczony w ramach zamówień na roboty budowlane, mówiący o obowiązku spełnienia przez maszyny mobilne, nieporuszające się po drogach, o mocy powyżej 18 kW wymagania w postaci wyposażenia w filtr cząstek stałych może zaburzyć konkurencyjność przedsiębiorców. Gmina Poronin proponuje usunięcie w/w zapisu lub ustanowienie tego kryterium jako dodatkowego w punktacji, a nie jako obowiązku. Wykorzystywanie wody do zraszania składowisk materiałów sypkich, mycia dróg i chodników itp. kłóci się z ideą oszczędzania wody w okresach jej niskich stanów. Oszczędzanie wody jest poważnym wyzwaniem ekologicznym dla Polski i Świata. **Działania krótkoterminowe:** Wnosimy o zlikwidowanie kontroli prewencyjnych spalania odpadów dla wszystkich stopni alarmowych o zanieczyszczeniu powietrza. Pojedyncza, rzetelna kontrola paleniska jest czasochłonna, dlatego wykonanie 5 kontroli dziennie jest niemożliwe do zrealizowania. Wystarczająca jest kontrola systemowa budynków w liczbie 100 budynków rocznie. **Monitorowanie efektów:** Wnosimy o wydłużenie terminu przekazywania danych do Urzędu Marszałkowskiego według udostępnionych wzorów sprawozdania:	wszystkie urządzenia pozaklasowe, dlatego gminy począwszy od roku 2023 powinny podejmować większą liczbę kontroli, w szczególności w zakresie zgodności z zapisami uchwały. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Pkt. 1. Wymogi stawiane w zamówieniach będą motorem zmian w sektorze budowlanym, by stosowany sprzęt spełniał standardy emisyjne minimalizujące ich wpływ na jakość powietrza. Jest to szczególnie ważne na obszarach, gdzie regularnie przekraczane są normy stężeń zanieczyszczeń. Ze względu na obecną sytuację społeczno-gospodarczo przesunięto już termin wdrożenia tzw. zielonych zamówień publicznych w transporcie. **Działania krótkoterminowe** Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		• do 30 września każdego roku o postępach wymiany urządzeń grzewczych na paliwa stałe oraz postępach inwentaryzacji źródeł ogrzewania według stanu na 30 czerwca, • do 31 marca każdego roku przekazania sprawozdania z realizacji zadań Programu ochrony powietrza według stanu na 31 grudnia. Mając na względzie powyższe uwagi oraz obecną sytuacje epidemiologiczną, zwracamy się z prośbą o wnikliwą analizę zapisów Programu. Obawiamy się, że w obecnie panującej sytuacji założenia programu będą nie do zrealizowania przede wszystkim na sytuację ekonomiczną Gminy, jej mieszkańców i przedsiębiorców.	Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych. **Monitorowanie efektów** Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu. Z kolei w przypadku sprawozdań z postępu inwentaryzacji i wymiany kotłów, ich zakres nie jest szeroki, dlatego brak jest podstaw do wydłużania terminu o kolejne dwa miesiące.
1765	**Gmina Przeciszów**	W odpowiedzi na wniosek z dnia 02.07.2020r. znak: SR-V.721.2.12.2020 dotyczący wydania opinii do projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Wójt Gminy Przeciszów, zgodnie z art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1219), poniżej wyraża swoją opinię. 1.Wyznaczone w Załączniku nr 1 (Streszczeniu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego) terminy zobowiązujące gminy do zapewnienia co najmniej 50% od 2020r. i 100% od 2025r. zużycia energii elektrycznej pochodzącej z OZE zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej są za krótkie. Budowa instalacji fotowoltaicznych wiąże się z nakładami finansowymi. Gmina Przeciszów obecnie jest na etapie budowy kanalizacji sanitarnej. Całkowity koszt inwestycji to 33,44 mln zł (w tym dofinansowanie ze środków UE 17,4 mln zł). Planowany okres spłaty zobowiązania to 2030 rok. Przy obecnej wysokości wpływów podatkowych związanych m.in. ze zmianą ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych tj. zwolnienie z podatku dochodowego od osób fizycznych do 26 roku życia, zmniejszenie stawki podatku z 18% do 17%, zwiększenie kosztów uzyskania przychodów dla pracowników oraz udzielaniem zwolnień z podatków od nieruchomości: gruntów budynków i budowli jak również ponoszonych kosztów w związku z sytuacją związaną z epidemią koronawirusa, Gmina Przeciszów nie jest w stanie udźwignąć ciężaru wykonania w/w instalacji na wszystkich budynkach użyteczności publicznej w tak krótkim czasie. 2.Wyznaczony termin utworzenia od 1 stycznia 2021r. utrzymania punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie jest za krótki. W Urzędzie nie ma dedykowanego etatu, który realizuje działania związane z Programem ochrony	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** **1.** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powietrza. Na stanowisku dotyczącym ochrony środowiska zatrudniona jest tylko jedna osoba. W związku z tym proponujemy, aby termin ten był zbieżny z terminem zatrudnienia i utrzymania stanowiska Ekodoradcy (czyli z dniem 1 stycznia 2022r.). 3.Wyznaczony termin do 30 września 2021r. przygotowania analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski jest za krótki. Proponujemy, aby termin ten został wyznaczony po wymaganym okresie zatrudnienia Ekodoradcy. 4.Do pozostałych zapisów Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego Wójt Gminy Przeciszów nie wnosi uwag.	mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. **2.** Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. **Utworzenie punktów obsługi jest jednym z najważniejszych działań Programu, dlatego jego realizacja musi nastąpić jak najwcześniej.** Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. 3. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie.
1766	**Gmina Spytkowice**	W odpowiedzi na pismo Wasz znak SR-V-721.2.12.2020 z dnia 02.07.2020r. (data wpływu 07.07.2020r.), Wójt Gminy Spytkowice opiniuje pozytywnie zapisy Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego z kilkoma uwagami. Uwagi do projektu uchwały i propozycje zmian w zakresie następujących zapisów : *1.„Przeprowadzenie inwentaryzacji co najmniej 70% budynków do końca 2022 roku, w tym co najmniej 50% do 31 grudnia 2021 roku".*	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1.Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Realizacja inwentaryzacji w roku bieżącym jest niewykonalna ze względu na obecny w kraju stan zagrożenia epidemicznego i związane z tym ograniczenia. Trudno też przewidzieć, jaki będzie przebieg i tempo pandemii w przyszłym roku. *2.„Zapewnienie przez jednostki samorządu wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej energii elektrycznej pochodzącej z OZE. Od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% zużywanej przez nie energii elektrycznej w ciągu roku będzie pochodziło z OZE".* Pozyskanie energii elektrycznej pochodzącej z OZE, w celu wykorzystania w budynkach użyteczności publicznej będzie uzależnione od posiadanych środków własnych oraz pozyskanych środków zewnętrznych, które gmina systematycznie stara się pozyskiwać. *3.„Zapewnienie poprzez prowadzone działania, że liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie".* Gmina nie może złożyć takiego zapewnienia, ponieważ prowadzone przez nasz samorząd od kilku lat działania na szeroka skalę w zakresie poprawy jakości powietrza poprzez wymianę nieekologicznych źródeł ciepła bez zmiany świadomości mieszkańców w tym zakresie, nie prognozują możliwości uzyskania zakładanych wyników. Zwracam się z wnioskiem o analizę przedstawionych uwag i ich ujęcie w uchwalanym Programie.	działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** **2.** W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „Cel może zostać osiągnięty poprzez: • inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, • zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, • udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, • dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy • zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE”. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. 3.Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.
1767	**Starostwo Powiatowe w Nowym Sączu**	Na podstawie art. 91 ust. 2 i 6 oraz art. 92 ust. la ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1219) pozytywnie opiniuję projekt „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego" oraz projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego".	**UWZGLĘDNIONO**
1768	**Starostwo Powiatowe w Krakowie**	Działając na podstawie art. 91 ust. 2 oraz art. 92 pkt la ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2020, poz. 1219) przedstawiam opinię do przedłożonego projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Przedstawiony do zaopiniowania Program Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego wraz z Planem Działań Krótkoterminowych został opracowany zgodnie z obowiązującymi wytycznymi i spełnia wymagania formalne, w oparciu o które należy budować Program ochrony powietrza. Należy pozytywnie ocenić kierunki działań określone w przedmiotowym dokumencie, zmierzające nie tylko do najszybszego osiągnięcia poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń, ale również poziomów stężeń pyłu PM10 i PM2,5 rekomendowanych przez Światową Organizację Zdrowia (WHO). Wobec powyższego projekt Programu opiniuje się pozytywnie, z następującymi uwagami: Uwagi ogólne: Zapisy Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego nie mogą naruszać przepisów aktów hierarchicznie wyższych, zgodnie z zasadą hierarchiczności prawa. Akty	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1.W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wykonawcze muszą być zgodne z aktami hierarchicznie od nich wyższymi, wobec czego wnosi się o przeanalizowanie zgodności zapisów projektu programu z: • ustawą Prawo ochrony środowiska, • ustawą o finansach publicznych, • ustawą o samorządzie powiatowym, gminny i wojewódzkim, • kodeksem postępowania administracyjnego, • ustawą Prawo budowlane, • ustawą Prawo zamówień publicznych, • ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Uwagi szczegółowe: **8. Działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza w strefach 8.2 Wykaz i opis planowanych do realizacji działań naprawczych** **8.2.1 Działania długoterminowe** **Działanie 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej** *„Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych"* 1.Termin na wdrożenie pierwszego etapu (50% do 2022 roku) jest zbyt krótki. W przypadku inwestycji we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE koniecznym będzie sporządzenie audytów energetycznych poszczególnych budynków użyteczności publicznej, zlecenie wykonania dokumentacji projektowej a w przypadku obiektów zabytkowych koniecznym jest uzyskanie decyzji konserwatora zabytków, co czyni ten obowiązek niemożliwym do spełnienia w tak krótkim terminie. Z kolei zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia może wiązać się z koniecznością rozwiązania aktualnie obowiązujących umów na dostawy energii elektrycznej, co może generować konieczność wypłaty odszkodowań dla wykonawców. Termin ten rzutuje również na aktualnie prowadzone postępowania na zakup energii elektrycznej z terminem realizacji przekraczającym rok 2021. Ewentualna konieczność unieważnienia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nie będzie miała podstaw prawnych (kwestię możliwości unieważnienia postępowania reguluje art. 93 ustawy Prawo zamówień publicznych) i będzie bardzo problematyczna, rodząc skutki nawet w postaci odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych. 2. W zapisie „od 2022 roku" i „od 2025 roku" brak sprecyzowania konkretnej daty od jakiej ma zaistnieć obowiązek (od 1 stycznia, 31 grudnia czy też innej daty w każdym z wymienionych lat).	• *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie powiaty jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, **został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023**, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Zapis został doprecyzowany. 3. Termin zatrudnienia Ekodoradców ds. klimatu został zmieniony na 30 czerwca 2021 roku, co jest zgodne z terminem określonym w tym zakresie w projekcie LIFE EKOMALOPOLSKA. 4. Celem niniejszego działania jest informowanie mieszkańców/innych podmiotów o wymaganiach uchwały antysmogowej w ramach procedury wydawania pozwolenia na budowę i przyjmowania zgłoszeń budynków, tj. jeszcze przed podjęciem przez nich działań związanych z wyborem źródła ciepła, by uniknąć sytuacji, w której nowo instalowane urządzenie nie będzie zgodne z ww. uchwałą. Pozwoli to zapobiec ewentualnym konsekwencjom finansowym i prawnym, które może ponieść mieszkaniec. Zasadnym jest wobec tego przekazanie informacji przed odbiorem budynku. Akcja informacyjna, tj. przekazywanie informacji o wymaganiach uchwały nie wymaga dużego nakładu pracy ze strony Starostwa, a korzyści po stronie mieszkańca mogą być znaczące. Ponadto warto podkreślić, iż uchwała antysmogowa odnosi się nie tylko do eksploatacji urządzenia, ale także do kwestii wymagań wyznaczonych dla nowo instalowanych urządzeń. Wszystkie nowo instalowane od 1 lipca 2017 roku kotły na paliwa stałe powinny spełniać wymagania w zakresie sezonowej sprawności i emisji zanieczyszczeń określone w rozporządzeniu Komisji UE 2015/1189. Wobec tego źródło, jakie wnioskujący o pozwolenie/zgłaszający zamierza zainstalować musi spełniać wymagania uchwały. Jedynie dzięki współpracy starostw, które wydają pozwolenia i przyjmują zgłoszenia, a Województwem Małopolskim możliwe jest zapewnienie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		„Zatrudnienie najpóźniej do 31 stycznia 2021 roku i utrzymanie stanowiska co najmniej 1 Ekodoradcy ds. klimatu" Obowiązek zatrudnienia i utrzymania przez starostę stanowiska Ekodoradcy ds. klimatu powinien zostać jednoznacznie uwarunkowany otrzymaniem wsparcia ze środków Programu LIFE. *„Prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwał antysmogowych w ramach wydawania pozwoleń na budowę i przyjmowania zgłoszeń budynków"* Wyjaśnić należy w tym miejscu, że organ, zgodnie z zasadą określoną w art. 6 Kodeksu postępowania administracyjnego zobowiązany jest do „działania na podstawie przepisów prawa". Natomiast w myśl innej zasady, określonej w art. 9 kpa, w toku prowadzonego postępowania ma obowiązek „należytego i wyczerpującego informowania stron o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie ich praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego". Niemniej jednak dotyczy to w pierwszej kolejności prowadzonego postępowania administracyjnego oraz zakresu informacji podlegającej przepisom prawa. W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że starosta, zgodnie z art. 35 ust. 1 ustawy prawo budowlane „Przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza: 1) zgodność projektu budowlanego z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i innymi aktami prawa miejscowego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w przypadku braku miejscowego planu, a także wymaganiami ochrony środowiska, w szczególności określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko; 2) zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi; 3) kompletność projektu budowlanego i posiadanie wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń oraz informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, o której mowa wart.20 ust.1 pkt lb, oraz zaświadczenia, o którym mowa wart.12 ust.7; 4) wykonanie —w przypadku obowiązku sprawdzenia projektu, o którym mowa wart.20 ust.2, także sprawdzenie projektu —przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane i legitymującą się aktualnym na dzień opracowania projektu — lub jego sprawdzenia — zaświadczeniem, o którym mowa wart.12 ust.7;". Z powyżej wskazanego zakresu sprawdzeń jednoznacznie wynika, że starosta nie ma podstaw prawnych do „prowadzenia akcji informacyjnej" w obrębie postępowania administracyjnego, a	przestrzegania zapisów uchwały antysmogowej, a co za tym idzie poprawa jakości powietrza. 5. Zapis dotyczący tzw. zielonych zamówień publicznych został doprecyzowany zarówno w zakresie terminu, jak i kwestii sposobu uwzględnienia go w zamówieniach publicznych. Wymogi stawiane w zamówieniach będą motorem zmian w sektorze budowlanym, by stosowany sprzęt spełniał standardy emisyjne minimalizujące ich wpływ na jakość powietrza. Jest to szczególnie ważne na obszarach, gdzie regularnie przekraczane są normy stężeń zanieczyszczeń. Celem Programu jest właśnie osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji. 6. Zapis związany z przeprowadzaniem kontroli stacji diagnostycznych ma podstawę prawną w ustawie *Prawo o ruchu drogowym*, nie ma zatem powodu, by wykreślać go z Programu. 7. Działanie powinno być realizowane we współpracy z Policją, która posiada uprawnienia do kontroli stanu technicznego pojazdów. Starosta odpowiedzialny jest za inicjowanie wskazanych akcji we współpracy z Policją. Działanie zostało doprecyzowane, by nie budził wątpliwości sposób jego realizacji. 8. Działanie związane z obowiązkiem analizy i wprowadzenia w uzasadnionych przypadkach obowiązku wdrożenia działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia w ramach wydawanych i zmienianych pozwoleniach zgodne jest z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych* (Załącznik do ww. Rozporządzenia). Działania, które podmiot korzystający ze środowiska powinien wdrożyć w przypadku 3 stopnia zagrożenia, powinny zostać określone w pozwoleniu. Za poinformowanie podmiotu o wprowadzeniu 3 stopnia odpowiedzialne jest Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego. Ponadto Zarząd Województwa odpowiedzialny jest za przygotowanie do 31 grudnia 2021 roku wytycznych w zakresie wprowadzania w pozwoleniach obowiązku wdrożenia działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia. Tryb pracy pracowników Starostwa nie ma wpływu na realizację niniejszego działania. 9. Przedstawione działanie nie zakłada udostępnienia informacji o wydanym/zmienionym pozwoleniu na wniosek gminy, a bieżące jej informowanie, brak jest zatem podstaw do naliczania opłaty związanej z udostępnieniem kopii decyzji. Ponadto warto zaznaczyć, iż co do zasady działanie to nie wymaga od Starostwa przetworzenia informacji, a jedynie dołączenie gminy do grupy odbiorców, do których Starostwo niezależnie od wskazanego działania przekazuje decyzję. Działanie to nie wymaga zatem nakładu pracy, a zapewnia gminom

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ewentualne informacje na temat ochrony powietrza mogą być zawarte np. na stronie internetowej starostwa jako ogólna informacja czy też np. w formie broszury dostępnej w punktach informacyjnych. Odnosząc się do zapisów uchwały antysmogowej w kontekście jakości montowanych urządzeń grzewczych wyjaśnia się, że starosta nie będzie posiadał danych zawartych w projekcie budowlanym, aby takowej analizy dokonywać, pomijając już kwestię, że ww. uchwała dotyczy eksploatacji budynku a nie jego etapu projektowego. Podkreślić należy, że zgodnie z aktem wykonawczym do ustawy prawo budowlane tj. rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, projekt architektoniczno-budowlany w tej części powinien zawierać jedynie rozwiązania zasadniczych elementów wyposażenia budowlano-instalacyjnego zapewniające użytkowanie obiektu budowlanego (budynku) zgodnie z jego przeznaczeniem, w tym założenia przyjęte do obliczeń instalacji i podstawowe wyniki tych obliczeń. Natomiast powyższe dane jakie projektant danej instalacji będzie wskazywał w projekcie budowlanym nie dotyczą określenia, jakie konkretne urządzenie grzewcze będzie zamontowane (ze wskazaniem jego szczegółowych parametrów, modelu czy firmy) ale np. będzie to ogólne wskazanie zapotrzebowania na zużycie energii, mocy, gazu itd. Natomiast po zrealizowaniu obiektu, zgodnie z przepisami prawa budowlanego wymagane jest, w zależności od kategorii obiektu budowlanego, zgłoszenie zakończenia budowy bądź też uzyskanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie we właściwym organie nadzoru budowlanego. To na końcowym etapie procesu inwestycyjnego, gdzie inwestor w porozumieniu z kierownikiem budowy dokona wyboru i montażu konkretnego modelu kotła winien on spełniać normy wymagane dla tego typu urządzeń. Sprawdzenia spełnienia tych przepisów dokona organ nadzoru budowlanego przed dopuszczeniem obiektu do użytkowania. **8. Działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza w strefach 8.2 Wykaz i opis planowanych do realizacji działań naprawczych** **8.2.1 Działania długoterminowe** **Działanie 2 Ograniczenie emisji z sektora transportu** *„W ramach zielonych zamówień publicznych od 2022 roku należy uwzględniać w kryteriach zamówień następujące wymagania (...)"* 1. W zapisie „w kryteriach zamówień" brak sprecyzowania czy wymienione w nim wymagania mają stanowić kryteria oceny ofert czy mogą zostać wprowadzone jako warunki udziału w postępowaniu czy też mogą stanowić element opisu przedmiotu zamówienia. Zapis powinien zostać w sformułowany w sposób nie budzący wątpliwości. 2. W zapisie „od 2022 roku" brak sprecyzowania od jakiej daty ma zaistnieć obowiązek uwzględniania w zamówieniach publicznych przedmiotowych „kryteriów" (od 1 stycznia, 31	bieżącą informację, o decyzjach w zakresie emisji zanieczyszczeń na ich terenie. Ma to istotne znaczenie szczególnie w przypadku, gdy na terenie gminy znajduje się znacząca liczba zakładów przemysłowych. W zadaniu nie wskazuje się, iż gmina powinna być stroną postępowania i wpływać na proces wydawania decyzji. Co więcej, dane te podlegają udostępnieniu, zgodnie z podstawą prawną wskazaną w uwadze, dlatego brak jest przeciwwskazań, by otrzymała je gmina na ostatnim etapie postępowania.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		grudnia czy też innej daty w 2022 roku). Wszystkie wymienione w przedmiotowym działaniu wymogi („kryteria") są możliwe do zastosowania w udzielanych przez Powiat Krakowski zamówieniach publicznych i są w zgodzie z wytycznymi Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych w zakresie tzw. „zielonych zamówień", należy jednak mieć na względzie, że ich zastosowanie może wpłynąć na: - ceny oferowane przez wykonawców (będą zapewne wyższe, co będzie generowało wyższe koszty dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego) - konkurencyjność w zamówieniach (ograniczenie dostępu do zamówień dla sektora MŚP). ***„Prowadzenie kontroli każdej stacji diagnostycznej pojazdów co najmniej raz w roku (...)"*** Obowiązek ten wynika wprost z art. 83b ustawy Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. 2020, poz. 110), w związku z czym nie ma potrzeby przepisywania go do Programu ochrony powietrza. *„Przeprowadzenie we współpracy z Policją co najmniej 4 rocznie akcji weryfikacji pojazdów poruszających się po drogach pod kątem emisji spalin"* Nakładanie takiego obowiązku na pracowników starostw powiatowych jest nieuzasadnione w sytuacji, gdy istnieją wyspecjalizowane służby mundurowe powołane do prowadzenia tego typu działań (policja, inspekcja transportu drogowego), odpowiednio przeszkolone i wyposażone (m.in. w narzędzia i środki ochrony osobistej). **8. Działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza w strefach 8.2 Wykaz i opis planowanych do realizacji działań naprawczych** **8.2.1 Działania długoterminowe** **Działanie 3 Ograniczenie emisji z działalności gospodarczej** *„Prowadzenie (przez starostów) przekazanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie kontroli interwencyjnych (w tym również w ramach aplikacji Ekointerwencje administrowanej przez UMWM) w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska u podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Weryfikacja zgłoszeń i kontrola powinna następować w ciągu 3 dni roboczych od zgłoszenia."* Zgodnie z art. 1 ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska to właśnie inspekcja ochrony środowiska, powołana została do kontroli podmiotów korzystających ze środowiska w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska. Inspekcja ochrony środowiska została wyposażona w odpowiednie narzędzia do szybkiej reakcji, takie jak np.: 24 - godzinne dyżury, kontrola bez wcześniejszego zawiadamiania, dostęp do akredytowanego laboratorium, możliwość nakładania mandatów karnych czy wydawania decyzji wstrzymującej działalność stwarzającą zagrożenie, z rygorem natychmiastowej wykonalności. Nałożenie tych obowiązków na starostę, który nie ma narzędzi, aby dokonać szybkiej i kompleksowej kontroli, spowoduje	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jedynie niezasadne wydłużenie postępowania w sytuacji, gdy zazwyczaj chodzi o pilną interwencję i eliminację potencjalnie szkodliwych dla życia lub zdrowia ludzi oraz dla środowiska praktyk. Rozproszenie środków w tym zakresie nie służy sprawnemu rozpatrzeniu interwencji, należy więc wspierać i doposażać wyspecjalizowane do pełnienia kontroli jednostki. *„W przypadku nowo wydawanych oraz zmienianych pozwoleń na emisję gazów lub pyłów do powietrza i pozwoleń zintegrowanych, organ powinien przeanalizować i w uzasadnionych przypadkach wprowadzić, obowiązek wdrożenia działań ograniczających emisję pyłu do powietrza z instalacji w przypadku wprowadzenia 3 stopnia zagrożenia. Informacja o instalacjach objętych obowiązkiem wdrożenia tych działań powinna zostać przekazana do właściwego powiatowego centrum zarządzania kryzysowego."* Przepis ten, poprzez umieszczenie w nim zwrotu „w uzasadnianych przypadkach" stanie się prawdopodobnie „przepisem martwym", a jego ewentualne zastosowanie będzie trudne do obrony w postępowaniach odwoławczych toczących się przed II instancją. Dodatkowo zaznaczyć należy, że kontrola podmiotów w zakresie jego stosowania (zwłaszcza przez pracowników starostw powiatowych, zatrudnionych w systemie 8 godzinnym) będzie wręcz niemożliwa, z uwagi na krótki termin ogłaszania alarmu o 3 stopniu zagrożenia. *„Organy wydające decyzje powinny na bieżąco informować władze gmin o wydanych decyzjach lub zmianach decyzji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla zakładów zlokalizowanych na terenie danej gminy."* Obowiązek ten jest sprzeczny z zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska, która precyzyjnie określa krąg stron postępowania oraz organy, do których kierowane są ostateczne decyzje lub ich kopie. Dodatkowo przesłanie kopii pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza gminie byłoby niezgodne z zapisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Informacje dotyczące emisji, a także zanieczyszczeń, które wpływają lub mogą wpłynąć na elementy środowiska podlegają, zgodnie z ww. ustawą, udostępnieniu na wniosek i za opłatą naliczoną zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie opłat za udostępnianie informacji o środowisku. Należy rozważyć możliwość udzielenia gminom dostępu do bazy Urzędu Marszałkowskiego, do której to powiaty zostały zobowiązane wprowadzać na bieżąco dane o rocznych emisjach zanieczyszczeń do powietrza w wydawanych pozwoleniach i ich zmianach.	
1769	**Burmistrz Suchej Beskidzkiej**	Nawiązując do pisma znak SR-V.721.2.12.2020 z dnia 02 lipca 2020 r. (data wpływu do Urzędu Miasta w dniu 07 lipca 2020 r.), w związku z art. 91 ust. 2 i 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219) informuję, że opiniuję pozytywnie projekt	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1.Przedłużenie terminu składania sprawozdań nie jest możliwe, ponieważ zgodnie z art. 94 ust. 2a pkt. 1 ustawy *Prawo ochrony środowiska* termin przekazania sprawozdania rocznego do ministra właściwego ds. klimatu oraz właściwego

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie aktualizacji zapisów „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego", jednocześnie wnosząc następujące uwagi: 1) Sporządzanie w sposób rzetelny i przekazywanie rocznych sprawozdań z realizacji Programu ochrony powietrza przez gminy i powiaty do 31 stycznia jest niemożliwe, bowiem do sprawozdania zbierane są dane z innych instytucji m.in. z gazowni. W związku z tym jest to zbyt krótki czas na skompletowanie i weryfikację niezbędnych do sprawozdania informacji. 2) Zobowiązanie gminy do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2022 r. co najmniej 50%, a od 2025 r. 100% energii elektrycznej dla budynków użyteczności publicznej stanowiących własność gminy jest zadaniem wręcz niemożliwym do zrealizowania bez wyraźnego wsparcia ze strony funduszy europejskich. Wprowadzenie takiego zapisu do Programu, a następnie wymogu dla dostawcy niewątpliwie wpłynie na wzrost cen energii elektrycznej. Warto podkreślić, że Gmina Sucha Beskidzka w minionych latach czyniła starania o pozyskanie funduszy na wykonanie farmy fotowoltaicznej wraz z rozproszonymi mikroinstalacjami PV w ramach RPO 2014 - 2020 Poddziałanie 4.1.1 lecz bezskutecznie, ze względu na bardzo ograniczone środki pomocowe. Realizacja takiej inwestycji samodzielnie np. na potrzeby oczyszczalni ścieków lub sortowni odpadów jest niemożliwa ze względu na koszty, które są szacowane na blisko 4 mln złotych. 3) Zwracamy również uwagę na zapisy dotyczące liczby urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej. W projekcie POP od 01 stycznia 2023 r. ilość użytkowanych pozaklasowych urządzeń nie może przekroczyć 30%. Jest to niekompatybilne z tzw. uchwałą antysmogową, która wprowadza od 2023 r. zakaz eksploatacji kotłów pozaklasowych oraz klasy 1 i 2. Ponadto proponujemy dodanie zapisów, które wprowadzą obowiązek przekazywania do gmin przez spółki energetyczne informacji nt. odnawialnych źródeł energii podłączonych do sieci oraz przez nadzór budowlany informacji o sposobie ogrzewania nowych budynków, w zakresie umożliwiającym zapisanie ankiety w Bazie ogrzewania budynków w Małopolsce. Dodatkowo obowiązek przekazywania informacji powinien dotyczyć instytucji tj. NFOŚiGW czy WFOŚiGW. W bieżącym roku przy sporządzaniu sprawozdania z realizacja Programu ochrony powietrza za 2019 r. był problem z uzyskaniem danych w zakresie umożliwiającym uzupełnienie wspomnianej bazy. Z tego względu nie wprowadzono inwestycji wykonanych przez mieszkańców, którzy skorzystali z dofinansowania w ramach rządowych programów.	wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska przez zarząd województwa to 31 marca każdego roku. Po przekazaniu zarządowi województwa sprawozdań przez zobowiązane jednostki (gminy oraz powiaty) konieczna jest ich weryfikacja, co, zgodnie z doświadczeniami z poprzednich lat, jest czasochłonnym procesem i wymaga bezpośredniego kontaktu z pracownikami gmin i powiatów, niemożliwe jest zatem wydłużenie ww. terminu. 2. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			3. W Programie wskazuje się na urządzenia grzewcze niespełniające wymagań uchwały antysmogowej, a nie urządzenia pozaklasowe. 4. Brak jest podstaw prawnych (zapisów w ustawie Prawo ochrony środowiska czy Rozporządzeniu Ministra Środowiska ws. *programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych*), by w Programie ochrony powietrza nałożyć na wskazane jednostki obowiązek przekazywania gminom wymienionych informacji. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). **Ponadto w oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Ponadto do zadań Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego dodano współpracę z gminami przy tworzeniu inwentaryzacji źródeł ogrzewania i OZE.**
1770	Urząd Gminy Bukowina Tatrzańska	**Str. 86 – wymiana kotłów pozaklasowych, przewidziany termin realizacji 21.12.2023:** Uważamy, że podany termin nie jest realny. Bez zapewnienia dodatkowego wsparcia finansowego nie będzie możliwe zapewnienie wyżej wymienionych celów w wyznaczonym terminie. Zwracamy uwagę, że programy pomocowe skierowane są do właścicieli budynków mieszkalnych, tj. budynków w których powierzchnia usługowa nie może wynosić więcej niż 30%. W Gminie Bukowina Tatrzańska dominuje zabudowa mieszkaniowa w której większa niż 30% część budynku przeznaczona jest na wynajem dla turystów. W związku z powyższym większość właścicieli budynków w którym prowadzony jest wynajem pokoi nie skorzysta z dofinansowania. Pozostają im jedynie pożyczki preferencyjne. Nas stronie 86 załącznika nr 2 wpisane jest „po roku 2023 pozostanie jedynie część kotłów 3 i 4 klasy". Na stronie 45 załącznika nr 1 wpisano „od 1 stycznia 2023 r.". Proszę o ujednolicenie daty ponieważ pomiędzy załącznikiem nr 2 a nr 1 jest 12 miesięcy różnicy. **Str. 86 – wymiana kotłów klas 3 i 4, przewidziany termin realizacji 31.12.2026:** Uważamy, że podany termin jest nierealny. **Str. 100 – Gmina zobowiązana jest zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Przewidziany termin realizacji: od 2022 roku co najmniej 5% energii elektrycznej**	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Informacja zostanie ujednolicona. 2. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej. Od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej. Cel może być osiągnięty poprzez: - inwestycję we własną instalacje wytwarzającą energię elektryczną z OZE, - zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agrement) z wytwórcą energii z OZE, - udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, - Dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących z OZE na obiektach gminy - zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE. Uważamy, że podany termin nie jest realny. W POP nie zostały określone możliwości korzystania z dofinansowań na wyposażenie budynków publicznych z OZE oraz przypuszczalna wysokość dofinansowania. Dodatkowo, wnosimy o umożliwienie wspólnego rozliczania energii ze wszystkich będących własnością Gminy budynków użyteczności publicznej; ponieważ nie w każdym budynku jest technicznie możliwe ekonomicznie uzasadnione instalowanie instalacji OZE. **Str. 100 – Utworzenie i utrzymaniu punktu obsługi Czyste Powietrze, termin realizacji od 1 stycznia 2021 r.** Utworzenie, pod warunkiem wsparcia w finansowaniu. **Str. 100 – Zatrudnienie ekodoradcy, przewidziany termin realizacji od 1 stycznia 2022 r.** Utworzenie, pod warunkiem wsparcia w finansowaniu. **Str. 100, str. 109 – Prowadzenie akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej od 2020 r. gmina jest zobowiązana dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe (budynki mieszkalne i niemieszkalne). Przewidziany termin realizacji od 2021 r.** Jaki będzie wymagany sposób potwierdzenia dotarcia z taka informacją? (np. zwrotne potwierdzenie odbioru, generować będzie dodatkowe koszty) Jakie będą konsekwencje nie dotrzymania tego warunku? Przy założeniu, że inwentaryzacja będzie prowadzona w latach 2021-2022 (założenia o których mowa na str. 101) w 2021 roku Gmina nie będzie mieć	terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Niemniej jednak w ramach prac nad zakresem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 zostanie rozważone uruchomienie środków na instalację odnawialnych źródeł energii na budynkach użyteczności publicznej. Uwaga w zakresie wspólnego rozliczania budynków została uwzględniona. 3. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 4. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		pewnych danych adresowych gdzie eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe cyt. „gmina ma obowiązek dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stale". **Str. 101 – Do 31 października 2020 roku na oficjalnej stronie internetowej gminy (w widocznym miejscu na stronie głównej) należy zamieścić następujące informacje:** **- aktualną jakość powietrza i stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza (jeśli został wprowadzony),** **- odnośnik do aplikacji Ekointerwencja (możliwości zgłoszenia naruszenia przepisów ochrony środowiska),** **- odnośnik do informacji o Programie Czyste Powietrze.** **Przewidziany termin realizacji: 31.10.2020 r.** Powyższy punkt wymaga doprecyzowania, czy informacja ma dotyczyć aktualnej jakości powietrza w gminie (np. własnej stacji monitoringu – dodatkowe koszty) czy odnosi się to podania informacji z powietrze.malopolska.pl. **Str. 101 – Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy:** **- co najmniej 70% budynków do kona 2021 roku,** **- co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku.** Założenia odnoszą się do budynków mieszkalnych. Na terenie Gminy Bukowina Tatrzańska większość budynków nie spełnia wymogów definicji budynku jednorodzinnego mieszkalnego (art. 3 pkt 2a ustawy Praw budowlane) z uwagi na prowadzoną działalność związaną z obsługą ruchu turystycznego. Czy w związku z powyższym budynki te nie będą podlegać obowiązkowi interwencji? Z uwagi na zmianę treści ankiety inwentaryzacja jest praktycznie do wykonania od nowa. Nie ma przepisu zobowiązującego właścicieli budynków do udzielania odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie. Zatem zapisy POP winny uwzględniać sytuację pandemii, która w sposób istotny może ograniczyć działania inwentaryzacyjne i kontrolne oraz finansowe. **Str. 101 – Po uruchomieniu CEEB (Centralna Ewidencja Emisyjności Budynków) należy podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektorami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stale.**	Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. 5. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu osiągnięcia pełnej inwentaryzacji gmina może przekazywać informację wszystkim mieszkańcom. 6. Informacja nie odnosi się konkretnie do gminy. Do niniejszego celu mogą zostać wykorzystane informacje ze strony www.powietrze.malopolska.pl 7. Zapisy zostały doprecyzowane, by nie budziło wątpliwości, które budynki należy objąć inwentaryzacją. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Brak podstawy prawnej do nawiązania „współpracy" z kominiarzami, jak taka współpraca tj. przekazywanie informacji przez kominiarzy – gminie, odnosiłaby się do ochrony danych osobowych. **Str. 101 – Bieżąca aktualizacja bazy inwentaryzacji na podstawie danych przekazywanych przez właścicieli i zarządców budynków oraz pozyskiwanych w ramach prowadzonych kontroli.** Brak podstawy prawnej nakazującej właścicielowi nieruchomości przekładanie informacji. **Str. 101 – Kontrole interwencyjne (reakcja na zgłoszenie naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia.** Wnosimy o zmianę terminy – do 5 dni roboczych z uwagi na braki kadrowe i brak straży gminnej. **Str. 101 - W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli.** Wnosimy o zmianę terminu – do 5 dni roboczych, z uwagi na braki kadrowe i brak straży gminnej. **Str. 101 – W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska.** Wnosimy, żeby decyzyjność o konieczności poboru próbki popiołu z paleniska podyktowana była realną potrzebą stwierdzoną przez kontrolującego a nie ilością pkt %. **Str. 101 – Kontrole interwencyjne powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków.** Wnosimy, żeby decyzyjność o konieczności poboru próbki popiołu z paleniska podyktowana była realną potrzebą stwierdzoną przez kontrolującego a nie ilością pkt %. **Str. 102 – Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć: 40 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 a 20 tys. Przewidziany termin realizacji: 2020 r.** Zapisy POP winny uwzględnić sytuację pandemii, która w sposób istotny może ograniczyć działania inwentaryzacyjne i kontrolne oraz finansowe. **Str. 102 – Kontrole planowe w 2021 i 2022 roku powinny objąć: 100 budynków w gminach o licznie mieszkańców między 10 a 20 tys. Przewidziany termin realizacji: 2021 r., 2022 r.**	**czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 8. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska). **Ponadto do zadań Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego dodano współpracę z gminami przy tworzeniu inwentaryzacji źródeł ogrzewania i OZE.** 9. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 10. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Przy braku straży gminnej bądź pracownika ds. kontroli – ilość jest nierealna. **Str. 102 – Kontrole planowe w 2023 roku powinny objąć: 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 a 20 tys. Przewidziany termin realizacji: od 2023 r.** Przy braku straży gminnej bądź pracownika ds. kontroli – ilość jest nierealna. **Str. 102 – Gminy powinny przygotować wewnętrzną procedurę przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów do 20 września 2021 roku. Przewidziany termin realizacji: do 30.09.2021 r.** Z uwagi na obowiązek kontroli planowych rozpoczynający się w 2020 r. proponujemy żeby termin wewnętrznej procedury był spójny z terminem rozpoczęcia kontroli. **Str. 102 - Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy do problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski:** **- Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog,** **- Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby. Przewidziany termin realizacji: 30.09.2021 r.** Dane do analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie zostaną zebrane podczas inwentaryzacji, która jest przewidziana do 30 czerwca 2022 r. Wnosimy o przesunięcie terminu analizy do 31 grudnia 2022 r. tj. na czas konieczny do wprowadzenia danych do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania oraz analizy danych, zwłaszcza, ze Zarząd Województwa Małopolskiego i Sejmiku Województwa Małopolskiego został zobowiązany do udostępnienia gminom wytycznych do przygotowania baz osób dotkniętych ubóstwem energetycznym do dnia 31 marca 2021 r. Należy doprecyzować jak zidentyfikować potrzeby inwestycyjne oraz określić ubóstwo energetyczne właściciela budynku, który nie wyraża zgody na udostępnienie budynku oraz ujawnienie swoich zasobów finansowych i majątkowych. Ubóstwo energetyczne nie musi oznaczać ubóstwa finansowego. W większości gmin nie ma ani kadr ani narzędzi (programy kosztorysowe) do wykonania analizy. Brak zapewnienia środków finansowych do zlecenia identyfikacji tych potrzeb **Str. 102 – W ramach aktualizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy zidentyfikować i wyznaczyć obszary, które ze względów**	Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. 11. Do czasu przyjęcia procedury kontroli wprowadza się rekomendację prowadzenia kontroli zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w Poradniku przeprowadzania kontroli palenisk domowych. 12. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 13. Analiza pod kątem wyznaczenia obszarów odpowiednich dla urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy powyżej 100 kW nie oznacza obowiązku wyznaczenia takich obszarów. W ramach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy należy stwierdzić, czy istnieje techniczna i prawna możliwość instalacji ww. urządzeń, a jeżeli istnieje – wskazać ww. obszary. Jeśli na całym obszarze gminy brak jest możliwości instalacji ww. urządzeń, również należy wykazać to w analizie. Pozwoli to na zaplanowanie działań związanych z rozwojem odnawialnych źródeł energii obecnie i w przyszłości oraz zabezpieczenie odpowiednich obszarów pod ewentualne inwestycje. 14. Zamontowanie instalacji OZE jako jeden z elementów termomodernizacji budynków użyteczności publicznej zostało ujęte w katalogu działań wliczanych do 1% dochodów własnych przeznaczonych na działania związane z ochroną

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		technicznych i prawnych mogą być przeznaczone pod urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 Kw. Proponuje się zastąpić słowo „należy" na „rekomenduje się". Należy wymienić literalnie katalog względów prawnych oraz zakreślić minimum uwarunkowań technicznych. Jakie będą konsekwencje gdy Gmina nie znajdzie predysponowanych terenów dla tego typu inwestycji? Jakie będą konsekwencje nie dotrzymania tego warunku. **Str. 103 - Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in.:** **- zatrudnienia Ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi Programu Czyste Powietrze,** **- realizację programów dotacyjnych wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym,** **- Kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie powietrza,** **- Działania edukacyjno-informacyjne dot. ochrony powietrza,** **- Inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków w gminie,** **- Termomodernizację budynków użyteczności publicznej.** **Przewidziany termin realizacji: od 2021 r.** Czy koszty poniesione przez Gminę w celu realizacji zadania polegającego na realizacji inwestycji oze a także remonty dróg – co również związane jest z ochroną powietrza, będą mogły być realizowane z 1% dochodów własnych czy też niezależnie. **Z uwagi na pandemię koronawirusa COVID-19 możliwy jest spadek dochodów własnych gminy co uniemożliwi realizację zadań nałożonych na Gminę w POP z uwagi na niską kwotę stanowiącą 1%.** **Str. 195 – Budowa gazociągu o długości 29 648 m oraz 575 planowanych przyłączy, przewidziany termin realizacji: do 2024 r.** Gmina nie zna planów Polskiej Spółki Gazownictwa Sp. z.o.o. odnośnie inwestycji planowanych na jej terenie a obejmującej budowę do 2024 r. ponad 29,4 km sieci oraz 575 przyłączy. **Tabela 11 –** proponowany zapis „Gmina Bukowina Tatrzańska w powiecie tatrzańskim".	powietrza. Wydatki związane z remontem dróg nie wynikają z Programu ochrony powietrza, zatem nie powinno ich się bezpośrednio z nim wiązać. 15. Dane pochodzą z Projektu Planu Rozwoju Polskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. na lata 2020-2024. 16. Proponowany zapis został uwzględniony w Programie. 17. Chodzi o budynki oddane do użytkowania – należy wskazać ich źródło ogrzewania. 18. Zapis dotyczący liczby kontroli został uwzględniony. 19. Informacja ta zostanie dookreślona we wzorze sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Str. 49 – Liczba i powierzchnia nowo wybudowanych budynków mieszkalnych, które wykorzystują niskoemisyjne lub zeroemisyjne źródła ciepła szt. Proszę o określenie wytycznych jakie budynki należy traktować jako nowo wybudowane. (Czy kierować należy się datą pozwolenia na budowę czy też datą pozwolenia na użytkowanie? Np. budynek, który pozwolenie na budowę miał 10 lat temu a pozwolenie na użytkowanie ma sprzed miesiąca). **Str. 115 – Liczba przeprowadzonych kontroli spalania odpadów:** Proponowany zapis: Liczba przeprowadzonych kontroli przestrzegania zakazu spalania odpadów. **Str. 115 – Liczba osób objętych działaniami informacyjnymi i edukacyjnymi** Na str. 100 i 109 wpisany został obowiązek informacyjny dla każdego punktu adresowego; Czy liczba osób objętych działaniami informacyjnymi ma zostać wyliczona jako średnia ilość mieszkańców w budynku? **Str. 127 – Organy uprawnione do przeprowadzenia kontroli: (…) Policja na podstawie art. 1 ust 2 pkt 4 wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie ich sprawców.** Art. 379 ostawy o ochronie środowiska wskazuje kto może prowadzić kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów.	
1771	Urząd Miasta Chrzanów	Odpowiadając na pismo znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 2 lipca 2020 r. (data wpływu do tutejszego Urzędu 17 lipca 2020 r.) stosownie do art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity 2019 r. poz. 1396 ze zmianami) opiniuję pozytywnie projekt „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego" wnosząc następujące uwagi: 1. Należy doprecyzować, jakie kwalifikacje powinien posiadać ekodoradca. 2. Należy uszczegółowić zakres współpracy z kominiarzem i powiatowym inspektorem nadzoru budowlanego w zakresie pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe (pkt. 5 str. 101). 3. Brak możliwości przeprowadzenia przez urzędnika kontroli interwencyjnej w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. 4. Zapewnienie preferencji finansowania inwestycji w ramach RPO na lata 2021-2027 dla „najambitniejszych gmin" może spowodować, że gminy o niskim budżecie będą pozbawione możliwości uzyskania dodatkowych środków. Ponadto nie uszczegółowiono wskaźników, które posłużą do oceny realizacji POP („najambitniejsza gmina" pkt.1 str. 104).	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Zarząd Województwa w oparciu o doświadczenia zdobyte w projekcie zintegrowanym LIFE może przekazać niezbędne informacje w zakresie kwalifikacji Ekodoradcy. Tak szczegółowe informacje nie są precyzowane na etapie wprowadzenia obowiązku. Gmina zatrudniając pracownika (w tym przypadku Ekodoradcę) powinna przedstawić wymagania, które pozwolą na realizację działań wskazanych w Programie. 2. Zakres współpracy dotyczący wykonywania inwentaryzacji, a więc także współpracy wskazanych jednostek, zostanie doprecyzowany w ramach przygotowywanej na poziomie krajowym ustawy. Definiować będzie ona kompleksowo funkcjonowanie krajowej bazy (*Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków*) oraz podmioty, które będą uprawnione do jej tworzenia. Obecnie inwentaryzacja powinna być realizowana w ramach dostępnych narzędzi gminy (m.in. w ramach kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska).

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wykaz „najambitniejszych gmin" powinien stanowić załącznik do Programu ochrony powietrza i powinien być corocznie aktualizowany. 5. Należy wyjaśnić, czy zapewnienie gminom środków w ramach RPO na lata 2021 – 2027 na doposażenie straży dotyczy tylko straży międzygminnych czy również straży miejskich/gminnych lub urzędników w przypadku braku straży miejskiej/gminnej. 6. Program ochrony powietrza powinien również uwzględniać zadania do realizacji w zakresie kontroli jakości paliwa na składach opałowych oraz dostępnych w sprzedaży kotłów. 7. Brak przepisów prawnych, które zapewnią, że działania prowadzone przez gminy spowodują, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: - od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy, - od 1 stycznia 2027 roku nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy. 8. Brak spójności pomiędzy dopuszczeniem w POP możliwości prowadzenia kontroli systemowych i interwencyjnych przez straże międzygminne, a treścią art. 379 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, który przewiduje przeprowadzanie ww. kontroli przez upoważnionych pracowników podległych m.in. urzędom miejskim lub funkcjonariuszy straży gminnych. Biorąc pod uwagę zakres obowiązków nałożonych na gminy w przedłożonym projekcie Programu Ochrony Powietrza istnieje obawa, iż ich realizacja nie będzie możliwa z uwagi na ograniczone środki finansowe. Mając na względzie cel programu, jakim jest poprawa jakości powietrza, zadania będą podejmowane w miarę możliwości finansowych Gminy Chrzanów.	**Ponadto do zadań Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego dodano współpracę z gminami przy tworzeniu inwentaryzacji źródeł ogrzewania i OZE.** 3. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 4. Kryteria w zakresie preferencji finansowania inwestycji dla ambitnych gmin zostaną wskazane w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027. Działanie to ma zachęcić gminy do aktywnego realizowania działań na rzecz ochrony powietrza. Przy definiowaniu warunków preferencji uwzględnione zostaną uwagi złożone w trakcie niniejszych konsultacji, tak, by nie dyskryminować gmin o niższych środkach na realizację działań, a także uwzględnić specyfikę podejmowanych działań, tj. m.in. możliwość wykazywania efektów ekologicznych osiąganych dzięki dużym/czasochłonnym inwestycjom dopiero po ich zakończeniu. 5. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania doposażenia straży międzygminnych. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Nie jest to możliwe na etapie tworzenia Programu ochrony powietrza. Przeanalizowane zostanie również dofinansowanie istniejących straży gminnych/miejskich, które obecnie realizują kontrole m.in. w zakresie poboru próbek, niezbędnego sprzętu, itp. Jednak najczęstszą barierą wskazywaną przez gminy jest brak jednostek wyznaczonych do realizacji kontroli, stąd przede wszystkim zwraca się uwagę na konieczność utworzenia tychże jednostek w miejscach, gdzie jedynie pracownicy gminy są odpowiedzialni za działania kontrolne. 6. Zadania te należą do kompetencji Państwowej Inspekcji Handlowej, której funkcjonowanie uregulowane jest ustawowo. Niemożliwe jest zatem ingerowanie w zapisy aktu prawa wyższego rzędu. 7. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 8. Straż międzygminna może zostać utworzona na podstawie porozumienia gmin.
1772	Urząd Miasta Nowy Targ	W związku z art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 z późniejszymi zmianami), mając na uwadze przesłane pismo Wicemarszałka Województwa Małopolskiego z dnia 2 lipca 2020 r., znak: SR-V.721.2.12.2020, Burmistrz Miasta Nowy Targ **opiniuje pozytywnie** przedłożony projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie *przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego,* z poniższymi uwagami (część poniższych uwag zawarta była także w opinii z dnia 2 kwietnia 2020 roku: **W punkcie *8.2.1 Działania długoterminowe, Działanie 2. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej:*** 1. Wnoszę o przesunięcie terminu zapewnienia ilości energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych wykorzystywanej w budynkach publicznych będących własnością gminy, w następujący sposób: od 2025 r. co najmniej 50%, a od 2030 r. 100%. 2. W związku z pandemią koronawirusa należy wydłużyć termin realizacji inwentaryzacji urządzeń grzewczych w gminach w następujący sposób: 50% budynków do końca 2021 roku, 90% budynków do końca 2022 roku. Ponadto kluczowym jest stworzenie regulacji prawnych, które zobowiążą właścicieli budynków do przekazania gminie informacji niezbędnych do wprowadzenia aktualizacji do Bazy inwentaryzacji. 3. W celu bieżącej aktualizacji *Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce* należy nałożyć na Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego obowiązek dotyczący przekazywania do gmin właściwych miejscowo kwartalnego zestawienia nowopowstałych budynków (zakres danych musi umożliwiać wprowadzenie ankiet do przedmiotowej bazy), jeśli nie nastąpi ustawowy obowiązek przekazywania przedmiotowych danych przez właścicieli nieruchomości, o którym mowa w pkt. 1.2. 4. Przeznaczenie w roku minimum 1 % budżetu samorządów gminnych na realizację zadań w zakresie ochrony powietrza winno dotyczyć również samorządów powiatowych oraz wojewódzkich, aby wydatkowanie środków publicznych na ten cel było racjonalne, efektywne i	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 3. Do zadań Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego dodano współpracę z gminami przy tworzeniu inwentaryzacji źródeł ogrzewania i OZE.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		proporcjonalnie rozłożone na poszczególnych szczeblach administracji samorządowej. Pogarszająca się kondycja finansowa samorządów gminnych i ciągłe nakładanie nowych obowiązków bez finansowania, może doprowadzić do zaprzestania realizacji niektórych zadań własnych oraz inwestycji. Należy również zauważyć, iż przedmiotowy wskaźnik powinien odnosić się do dochodów własnych samorządu, a nie wydatków ogółem. 5. Zaproponowana ilość kontroli planowych, a także czas na wykonanie kontroli interwencyjnych są nierealne do zrealizowania. Duża ilość zgłoszeń dotyczących naruszeń oraz ich rzetelna weryfikacja wymaga znacznych zasobów kadrowych. Brak straży miejskiej oraz trudna sytuacja finansowa samorządu gminnego uniemożliwiająca zatrudnianie dodatkowego personelu powoduje, że przedmiotowy wskaźnik jest niemożliwy do osiągnięcia. W związku z powyższym wnioskuję o obniżenie wskaźnika kontroli planowych dla gmin o liczbie mieszkańców między 20 tys, a 50 tys. do następujących wartości: 2020 r. - 50 budynków, 2021 r. i 2022 r. - corocznie 100 budynków, od 2023 r. - corocznie 150 budynków. W przypadku kontroli interwencyjnych wnoszę o wydłużenie czasu na reakcję do 3 dni roboczych od dnia zgłoszenia. Ponadto proponuję wydłużenie do 5 dni roboczych czasu na aktualizację informacji o podjętych działaniach i rezultatach kontroli w przypadku zgłoszenia przez aplikację „Ekointerwencja". 6. Wnoszę o wykreślenie obowiązku pobrania i zlecenia badania próbek popiołów z paleniska w przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych. Decyzję o poborze próbki popiołu paleniskowego podejmuje kontroler na podstawie oględzin w kotłowni tylko w przypadku podejrzenia spalania odpadów. Zaznaczam, że pracownicy przeprowadzający kontrole mają wiedzę, doświadczenie oraz odpowiednie przeszkolenie w tym zakresie dlatego to oni powinni podejmować decyzję o konieczności pobrania próbki. Należy mieć na uwadze, że badanie próbki popiołu w akredytowanym laboratorium to wydatek rzędu kilkuset złotych, dlatego też nakładanie na samorząd gminny takiego „sztucznego" wskaźnika spowoduje, że konieczność jego realizacji doprowadzi do nieracjonalnego wydawania środków publicznych. 7. Wnioskuję o wykreślenie zapisu: „Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej: od 1 stycznia 2023 roku nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie tej gminy, a od 1 stycznia 2027 r. nie przekroczy 10 % wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie tej gminy". Oczywistym jest, że do dnia 01.01.2023 r. gmina nie ma możliwości nakazania mieszkańcowi wymiany starego pieca, dlatego samorząd do tego czasu może jedynie zachęcać mieszkańców do takich inwestycji między innymi poprzez programy dotacyjne lub inne formy wsparcia w tym zakresie. Jeżeli jednak część mieszkańców zdecyduje się zostawić urządzenia grzewcze nie spełniające wymagań uchwały antysmogowej to przedmiotowy zapis spowoduje, że to gmina będzie ponosiła za ten fakt odpowiedzialność, a przecież logicznym jest, że odpowiedzialność spoczywać powinna na użytkowniku urządzenia grzewczego. Brak realizacji	4. Wskazane zadanie dotyczy również powiatów i województwa. Przedmiotowy wskaźnik odnosi się do dochodów własnych gminy. 5. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 6. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		proponowanego przez Państwa wskaźnika narazi samorząd na kary finansowe pomimo, iż będzie on niezależny od gminy. II. W punkcie *8.2.1 Działania długoterminowe, Działanie 3. Ograniczenie emisji z działalności gospodarczej* w zadaniach dla Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie należy usunąć użyte sformułowanie „rekomendowane". Taki zapis sugeruje, że spełnienie tego wskaźnika nie jest obligatoryjne. Ponadto należy zwiększyć ilość kontroli planowych dla WIOŚ do 500 podmiotów rocznie. Wiele zgłoszeń dotyczących przeprowadzenia kontroli interwencyjnych u przedsiębiorców WIOŚ w pierwszej kolejności scedowuje na samorządy gminne dlatego należy zwiększyć ilość kontroli stricte będących w obowiązkach WIOŚ, zwłaszcza, że w województwie jest duża ilość przedsiębiorców. III. W punkcie 10.3.2 w zakresie działań krótkoterminowych wnoszę o obniżenie proponowanej ilości kontroli prewencyjnych w gminach powyżej 20 tys. mieszkańców w ilości do 2 budynków dziennie (II stopień), 3 budynków dziennie (III stopień). Należy przy tym mieć na uwadze fakt, iż im wyższy stopień zanieczyszczenia powietrza tym więcej zgłoszeń interwencyjnych, co przedkłada się na zwiększenie ilości kontroli w terenie. Ponadto kontrole mogą być dopiero przeprowadzone w dniu następnym po wystąpieniu przekroczeń ze względu na publikowanie wyników po dniu wystąpienia przekroczeń. Ponownie pragnę podkreślić, że nie sztuką jest nakładać na samorządy gminne zadania nierealne do wykonania, a następnie egzekwować w postaci dotkliwych kar finansowych za niezrealizowanie wyznaczonych wskaźników, w sytuacji gdy pozyskiwanie zewnętrznych środków na rzecz poprawy jakości powietrza jest tak wysoce utrudnione. Ponadto w chwili obecnej (do końca 2022 roku) nie ma także możliwości nakazania mieszkańcowi wymiany starego kotła tzw. Kopciucha", dlatego jedyną możliwością uzyskania szybkiego efektu poprawy jakości powietrza poprzez likwidacje starych palenisk są zachęty finansowe do takich inwestycji. Uważam, że zadaniem zarówno Zarządu Województwa Małopolskiego jak również Sejmiku Województwa Małopolskiego powinno być zapewnienie w ramach RPO na lata 2021-2027 preferencji finansowania inwestycji dla gmin, w których problem zanieczyszczenia jest największy. Skoro więc w przedmiotowym projekcie Programu ochrony powietrza wielokrotnie przedstawia się miasto Nowy Targ jako jedno z najbardziej zanieczyszczonych, oczywistym winno być kierowanie wsparcia finansowego dla naszego samorządu w priorytecie. Przemawia za tym również fakt, że Nowy Targ to centralny ośrodek komunikacyjny i handlowy regionu Podhala. Położenie na dnie Kotliny Orawsko-Nowotarskiej, jak też lokalne warunki klimatyczne (zjawiska inwersji i znikome przewietrzanie, w tym ośmiomiesięczny okres grzewczy) sprawiają, że osiągnięcie założonych standardów jakości powietrza wymaga znacznie większych nakładów w stosunku do pozostałej części województwa. Wpływa to zarówno na jakość przyjętych rozwiązań technicznych jak też na koszty ich wdrażania i eksploatacji.	się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów."*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*. 7. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 8. Niemożliwe jest nałożenie obowiązków na Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, gdyż jest on organem kontrolującym wdrożenie Programu. Stąd zadania zostały określone jako rekomendowane. 9. Stopnie zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza są ogłaszane w przypadku ryzyka przekroczenia, a więc nie po wystąpieniu przekroczenia. Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		W związku z powyższym bardzo proszę o przeanalizowanie powyższych uwag i uwzględnienie ich w projekcie uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego wprowadzającej nowy *Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.* Jak również wzięcie pod uwagę dużej niepewności i ryzyka związanego z realizacją zobowiązań nakładanych Programem wobec pandemii koronawirusa. Mając na uwadze zgłoszone uwagi do przedłożonego ww. projektu uchwały, tut. Organ wnioskuje o niezwłoczne poinformowanie o ich rozpatrzeniu przed przyjęciem uchwały przez Sejmik Województwa Małopolskiego. Wyrażam nadzieję, że podejmowane działania i inicjatywy przełożą się na szybką poprawę jakości powietrza na obszarze naszego województwa.	(art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1773	Urząd Gminy Czarny Dunajec	Działając na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U, z 2020 r. poz. 1219), w związku ze złożonym projektem uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego,* informuję, iż przedmiotowy projekt uchwały opiniuję **negatywnie.** Uzasadnienie: W dniu 07.07.2020 r. do tut. Organu wpłynął wniosek o wydanie opinii projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego - w dalszej części zwanego Programem. Zgodnie z zamieszczonym na stronie internetowej www.powietrze.malopolska.pl/konsultacje projektem uchwały oraz załącznikiem nr 1 stanowiącym Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego celem wprowadzenia przedmiotowego aktu prawnego jest osiągnięcie dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu, wyznaczonych w przepisach polskich i unijnych, w możliwie najszybszym terminie. Program wyznacza najefektywniejsze działania, aby osiągnąć poziom dopuszczalny pyłu PMIO oraz PM2.5 w powietrzu nie później niż do roku 2023 oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu i dopuszczalny dwutlenku azotu nie później niż do roku 2026. W treści Programu zostały zaproponowane działania naprawcze mające na celu ograniczenie niskiej emisji i poprawę efektywności energetycznej. Zadania do realizacji zostały podzielone na cztery kategorie: 1. Zadania wszystkich instytucji publicznych.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		2. Zadania wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz rad gmin. 3. Zadania starostów powiatowych. 4. Zadania Zarządu Województwa Małopolskiego i Sejmiku Województwa Małopolskiego. Niniejsza opinia odnosi się jedynie do dwóch pierwszych kategorii. Przechodząc do zaproponowanych zadań tut. Organ pragnie wskazać na następujące rozwiązania, do których składa zastrzeżenia i które doprowadziły do wydania negatywnej opinii: 1) *„Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Cel może zostać osiągnięty poprzez:* *- inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE;* *- zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE;* *- udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE;* *- dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy;* *- zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE" –* wprowadzenie przedmiotowego zapisu zdecydowanie zwiększy koszty po stronie samorządów, gdyż wiele budynków użyteczności publicznej nie posiada instalacji do wytwarzania energii elektrycznej a wykonanie takich instalacji wiązać będzie się z koniecznością zaprzestania inwestowania w wiele innych koniecznych działań. *2) „Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie"* - na dzień sporządzenia przedmiotowej opinii warunki proponowane przez WFOŚiGW w Krakowie w zakresie porozumienia w realizacji Programu Czyste Powietrze są nie do zaakceptowania przez wiele gmin ze względu na konieczność zatrudnienia kolejnych osób, których zadaniem będzie przede wszystkim obsługa przedmiotowego programu **co przy bardzo ograniczonych budżetach stanowi duży problem.** **3)** *„Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys. - co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców*	się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. 3. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. 4. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. W obowiązku nie wskazuje się ponadto na konieczność dotarcia do wszystkich punktów adresowych na terenie gminy, ale do punktów, gdzie eksploatowane są instalacje na paliwa stałe. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		powyżej 50 tys. - co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku miasta Krakowa - co najmniej 6 Ekodoradców. Przewidziane wsparcie ze środków RPO na lata 2021-2027" – w przypadku gmin stworzenie takich stanowisk wiąże się z koniecznością zatrudnienia owych pracowników co przy bardzo ograniczonych budżetach stanowi duży problem, dodatkowo należy podnieść, iż dużym problemem może być również zatrudnienie osób osiadających odpowiednią wiedzę (w przypadku wprowadzenia takich zapisów może pojawić się niedobór wykwalifikowanych pracowników, co w konsekwencji doprowadzi do zatrudniania osób niewykwalifikowanych lub nie obsadzenia takiego stanowiska, co w konsekwencji doprowadzi do nałożenia kar na gminy). Wprowadzenie krótkiego zapisu, iż możliwe jest wsparcie ze środków RPO jest niewystarczające, gdyż na dzień sporządzenia niniejszej opinii nie został przyjęty budżet UE co w konsekwencji powoduje, iż taki zapis może pozostać bezprzedmiotowy i w konsekwencji gminy będą musiały pokrywać koszty wynagrodzeń jedynie z własnych środków. Pozostawienie zapisu, iż przewidziane jest wsparcie do kosztów zatrudnienia Ekodoradców ze środków RPO na lata 2021- 2027 wydaje się iluzoryczne, gdyż na dzień sporządzenia niniejszego pisma brak jest informacji o przyjęciu budżetu przez właściwe organy UE. W związku z powyższym organ opiniujący wnioskuje o rozważenie możliwości zmniejszenia liczby Ekodoradców o jedną osobę do każdej grupy z wyjątkiem pierwszej. 4) *„Prowadzenie w gminach poza Krakowem, akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów z dotarciem przynajmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" -* wprowadzenie przedmiotowego zapisu spowoduje konieczność zatrudniania kolejnej grupy pracowników, co może bardzo nadwyrężać budżety gmin. Uchwała Sejmiku Województwa Małopolskiego jako akt prawa miejscowego podlega publikacji, w związku z czym na każdym mieszkańcu ciąży obowiązek zapoznania się z jej zapisami. 5) *„Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku, co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku. Dane powinny być wprowadzone do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce. Po uruchomieniu CEEB34 należy podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektoratami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe. Konieczna jest bieżąca,* aktualizacja bazy inwentaryzacji na podstawie danych przekazywanych przez właścicieli i zarządców budynków oraz pozyskiwanych w ramach prowadzonych kontroli " – wprowadzenie przedmiotowego zapisu spowoduje konieczność zatrudniania kolejnej grupy pracowników, lub konieczność przeprowadzenia postępowania przetargowego w celu wyboru przedsiębiorcy gotowego podjąć się takiego zadania, co w konsekwencji może bardzo nadwyrężać budżety gmin. Dodatkowa trudność wynika z faktu, iż spora część społeczeństwa	5. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 6. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		nie będzie zainteresowana informowaniem organów gminy o zmianie źródła ogrzewania. Organ opiniujący wnioskuje również o możliwość wprowadzenia ustawowego obowiązku zgłoszenia przez każdego właściciela nieruchomości posiadanego źródła ogrzewania oraz przypadku jego zmiany poinformowania właściwego urzędu gminy o nowym źródle w terminie 30 dni od dnia dokonania wymiany na nowe. 6) *„Prowadzenie kontroli interwencyjnych i systemowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją.* *a) Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia.* *b) W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli.* *c) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska.* *d) Kontrole interwencyjne powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków,* *8) Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza:* *a) Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć:* *- 20 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys.,* *- 40 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys,,* *- 80 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys.,* *- 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys.* *b) Kontrole planowe w 2021 i 2022 roku powinny corocznie objąć:* *- 60 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys.;* *-100 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys.* *- 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys* *- 500 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys.* *c) Kontrole systemowe połączone z inwentaryzacją budynków, w okresie od 2023 roku powinny corocznie objąć:* *-120 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys.,* *- 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys.,* *- 400 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys.,* *-1000 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys.* *d) Kontrole planowe powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków;*	7. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. 8. Zgodnie z ustawą o pomocy społecznej z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. W Programie nie definiuje się szczegółowo wsparcia, gdyż jego forma i zakres (pomoc materialna, pomoc merytoryczna, techniczna) powinna zostać ustalona indywidualnie przez gminę z uwzględnieniem jej lokalnych uwarunkowań. 9. W ramach 1% wskazano realizację programów dotacyjnych wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zgodnie z nowym regulaminem Programu Czyste Powietrze programy gminne mogą być łączone z dofinansowaniem w ramach Programu Czyste Powietrze. 10. Wskazany zapis jest jednoznaczny, tj. np. urządzenia 3 i 4 klasy w roku 2022 będą nadal spełniać wymagania uchwały antysmogowej, natomiast w roku 2027 już nie. Uchwała precyzuje terminy – zapis ten nie powinien wobec tego budzić wątpliwości. 11. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		e) Gminy powinny przygotować wewnętrzną procedurę przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów ***do 30 września 2021 roku*** - wprowadzenie przedmiotowych zapisów wiąże się z konieczności zatrudnienia nowych pracowników co przy bardzo ograniczonym budżecie gmin może stanowić ogromny problem. Dodatkowym problemem jest również nieobecność wielu właścicieli nieruchomości w miejscu swojego zameldowania. Wiele osób posiada dom w granicach administracyjnych gminy lecz pracuje i mieszka poza jej granicami. W związku z tym może nastąpić sytuacja, w której gminy będą kontrolowały co roku te same nieruchomości. Może również pojawić się sytuacja, w której na terenie danej gminy większość nieruchomości wyposażona będzie w niskoemisyjne źródła ogrzewania, w związku z czym kontrole takich nieruchomości mogą okazać się bezcelowe. W takim przypadku gmina może nie osiągnąć odpowiedniej liczby skontrolowanych nieruchomości co w konsekwencji doprowadzi do nakładania kar. 7) Przygotowanie **do 30 września 2021 roku** analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: *- Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog;* *-Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby.* Wprowadzenie powyższego obowiązku wiąże się z konieczności zatrudnienia nowych pracowników co przy bardzo ograniczonym budżecie gmin może stanowić ogromny problem. 8) „ *Wsparcie mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym:* *- rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania;* *- rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji.* Wprowadzenie powyższego zapisu może wiązać się z konieczności zatrudnienia nowych pracowników oraz zwiększenia kwot przeznaczanych na pośrednią lub bezpośrednią pomoc części mieszkańców, co przy bardzo ograniczonym budżecie gmin może stanowić ogromny problem. Dodatkowo należy wskazać, iż objęcie pomocą tylko pewnej grupy mieszkańców danej gminy może powodować protesty oraz frustracje ze strony pozostałych mieszkańców, którzy nie otrzymają takiej pomocy. Dodatkowo organ opiniujący ma dużą wątpliwość co do zapisu „wsparcie”. W związku z powyższym proszę o uszczegółowienie tego zapisu. 9. *Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in.:*	antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. 12. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		- zatrudnienie Ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze; *- realizację programów dotacyjnych wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym;* *- kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie powietrza;* *- działania edukacyjno-informacyjne dotyczące ochrony powietrza;* *- inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków w gminie;* *- termomodernizację budynków użyteczności publicznej.* Zdaniem organu opiniującego zaproponowany 1% dochodów własnych gminy powinien, być przeznaczony na dofinansowania do wymiany źródeł ciepła lub montaż odnawialnych źródeł energii, działania informacyjno-edukacyjne oraz koszty obsługi administracyjne takich programów. Obecnie mieszkańcy mogą korzystać z rządowych programów (Czyste powietrze, Mój prąd) lecz wiele osób podchodzi nieufnie do tych programów, zwracając się często do gminy, w których mieszkają z zapytaniami o gminne programy, sugerując iż rządowe programy są bardzo skomplikowane, długo muszą oczekiwać na rozpatrzenie ich wniosków oraz warunki tych programów nie zawsze zachęcają mieszkańców do wymiany źródła ogrzewania. *10. Działania prowadzone przez gminy objęte uchwałą antysmogową dla Małopolski powinny zapewnić, że liczba eksploatowanych urządzeń grzewczych, które nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej:* *- **od 1** stycznia **2023 roku** nie przekroczy 30% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy* *- **od 1 stycznia 2027 roku** nie przekroczy 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych na terenie gminy.* Prosimy o uszczegółowienie przedmiotowych zapisów tj. czy zapis *„nie spełniają wymagań uchwały antysmogowej...* ” należy odnosić do obecnie obowiązującej? Jeżeli odpowiedź jest pozytywna to zapis taki wydaje się wykluczać z obecnie obowiązującą uchwałą, która nakazuje każdemu właścicielowi nieruchomości wyposażonej w kocioł nie spełniający wymagań do jego wymiany do końca 2022 r. lub 2026 r. Zdaniem tut. Organu w celu efektywnego działania w zakresie poprawy jakości powietrza należy skupić się przede wszystkim na pomocy finansowej właścicielom nieruchomości, którzy ogrzewają swoje budynki kotłami niskiej jakości. Gminy zamiast wydawać środki na wynagrodzenia dla kolejnych nowo zatrudnionych urzędników, których celem będzie kontrola, pomoc przy wypełnianiu wniosków dotacyjnych do programów, które już dzisiaj budzą u wielu mieszkańców tylko niechęć ze względu na skomplikowane i długotrwałe procedury i często słyszymy, że z tych programów nie będą korzystać, mogłyby przeznaczać takie środki na dotacje do wymiany źródła ogrzewania oraz termomodernizacje budynków. Dodatkowo programy te adresowane są przede wszystkim do ubogich, i wiele osób może z takich dotacji nie skorzystać lub otrzymać dotację w bardzo niskiej kwocie – jako przykład można wskazać na osobę samotnie zamieszkującą budynek, otrzymującą wynagrodzenie	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		minimalne, która może pokryć z dotacji jedynie 18% kosztów kwalifikowanych, co w konsekwencji może prowadzić do stwierdzenia, że wiele taki osób nie skorzysta z takiej formy dotacji. Najbardziej efektywnym sposobem na poprawę jakości powietrza będzie udzielanie dofinansowań do wymiany ogrzewania oraz termomodernizacji budynków na poziomie 80 - 90% kosztów kwalifikowanych, bez względu wysokość przychodu/dochodu osób zamieszkujących daną nieruchomość. Środki takie powinny pochodzić częściowo z budżetu gmin, częściowo ze środków województwa oraz ze środków budżetu centralnego. Dotacje takie winny być udzielane przez gminy aby jak największa liczba osób mogła wymienić obecne źródła ogrzewania. Program Czyste Powietrze nie może często dotrzeć do dużej grupy osób, które nie korzystają z internetu, nie są w stanie dotrzeć ze swojego miejsca zamieszkania do siedziby WFOŚiGW, gdzie następować będzie podpisanie umowy. Przy obecnych obligatoryjnych wydatkach ponoszonych przez gminy (np. edukacja, obowiązek kanalizowania gmin), wprowadzenie zapisów aktualizacji Pop w przedstawionym przez autorów tego projektu kształcie, jest nierealne do wykonania przez gminy. Zdaniem organu opiniującego umożliwienie mieszkańcom dokonania wyboru, z którego programu dofinansowującego mogą skorzystać, przyniesie więcej korzyści, i w ostateczności zachęci większą grupę osób do wymiany ogrzewania. Negatywnie należy również odnieść się do planowanych ilości kontroli planowanych. Ilość kontroli w zakresie posiadanego przez właściciela nieruchomości źródła ogrzewania powinny zostać ograniczone do minimum, jedynie do przypadków naruszeń przepisów prawa w zakresie stosowanego paliwa. W pierwszej kolejności należy skupić się do zachęcenia mieszkańców do wymiany źródeł ciepła na niskoemisyjne oraz termomodernizacji budynków poprzez udzielanie dofinansowań do takich inwestycji. W takim przypadku kontrole właścicieli nieruchomości w zakresie posiadanego źródła ogrzewania powinny odbywać się po zakończeniu kilkuletnich programów dotacyjnych. Tylko takie osoby, które nie były zainteresowane skorzystaniem z dofinansowania do wymiany źródła ciepła, termomodernizacji budynku, powinny być kontrolowane przez uprawnione organy. Kontrolowanie osób, które są zainteresowane wymianą źródła ogrzewania, termomodernizacji budynku, lecz ze względu na napotykane trudności w programie Czyste Powietrze nie są zainteresowane skorzystaniem z takiej formy dofinansowania, wydaje się bezcelowe i pozbawione logiki. W takim przypadku należy rozważyć możliwość wsparcia takich inwestycji przez mieszkańców dofinansowaniami z budżetu gminy, programem, który będzie przede wszystkim prostym, szybko rozpatrywanym oraz finansowano zachęcającym do wymiany źródła ogrzewania, termomodernizacji budynku. Negatywnie należy również odnieść się do propozycji ponoszenia przez gminy kosztów związanych z obsługą Programu Czyste Powietrze i Mój Prąd, które w założeniu ich autorów miały być realizowane przez inne podmioty (i w rzeczywistości są przez te podmioty realizowane), a tymczasem najtrudniejszy etap tych programów - zachęcanie do skorzystania, pomoc przy wypełnianiu wniosków - zostaje przeniesiony na gminy, przy jednoczesnym braku zapewnienia finansowania takich działań ze środków zewnętrznych. Organ opiniujący pragnie	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		również zwrócić uwagę na kolejną bardzo ważną kwestię, która może bardzo usprawnić działania gminy tj. skomplikowana oraz długotrwała procedura przyznawania środków gminom w ramach programów operacyjnych. W przypadku mniej skomplikowanej procedury oraz przyspieszonego trybu przyznawania środków więcej gmin będzie zainteresowana skorzystaniem z takich programów, co w konsekwencji doprowadzi do przedstawienia większej możliwości skorzystania z dofinansowania do wymiany źródła ciepła. Dodatkowo należy również wskazać na obecną sytuację epidemiologiczną w kraju, która może doprowadzić do upadku wiele przedsiębiorstw co w konsekwencji będzie miało przełożenie na budżet gmin. W przypadku ogłoszenia upadłości przez część przedsiębiorstw budżety gmin zmniejszą się nie tylko ze względu na brak wpływów podatkowych ze strony tychże przedsiębiorstw lecz również od pracowników, którzy mogą utracić pracę a w konsekwencji będą wymagali pomocy ze strony gminnych ośrodków pomocy społecznej. Mając na uwadze powyższe tut. Organ negatywnie opiniuje przedłożony projekt uchwały.	
1774	Urząd Gminy Czorsztyn	W odpowiedzi na pismo znak: SR-V.721.2.12.2020 z dnia 02 lipca 2020 r. w sprawie zaopiniowania Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego* obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska, zgodnie z art. 91 ust. 2 ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, z późn. zm.) Wójt Gminy Czorsztyn przedstawia swoje uwagi. Jedną z podstawowych jest fakt, że samorządy muszą zostać wsparte finansowo w większym zakresie nich dotychczas w celu osiągnięcia wytycznych zapisanych w programie, tym bardziej, że rok 2020 jest bardzo wyjątkowym rokiem z uwagi na epidemię koronawirusa, która spowodowała powstanie ogromnych kosztów społecznych oraz zmieniła zapatrywanie ludzi na codzienną rzeczywistość. Dotychczas wypracowane przez nas przez 4 ostatnie lata postrzeganie społeczne, dotyczące niskiej emisji może ulec całkowitej zmianie ze względu na obawy przed utratą swoich oszczędności, oraz niemożliwością pozyskiwania dochodu przez mieszkańców. O tym wspominałem już wnosząc uwagi do Programu w czasie jego konsultacji w br. Samorządy w bieżącym roku miały ogromne problemy z domknięciem budżetu, na to złożyło się wiele czynników, w tym dużych nakładów na oświatę, obniżenia stawki PIT, wzrostu cen energii i usług oraz epidemią koronawirusa. W propozycjach zapisów nowego programu ochrony powietrza gminy mają przeznaczać 1% wydatków budżetu na dopłaty do wymiany kotłów, termomodernizacje i OZE. W przypadku niektórych jednostek są to zbyt duże nakłady na tego typu zadania. Z roku na rok ceny energii elektrycznej rosną. Wprowadzanie obowiązkowego zakupu zielonej energii elektrycznej pochodzącej z OZE przyczyni się do znacznego wzrostu wydatków na energię, które już na dzień dzisiejszy nie są małe. Chcemy zauważyć, że osoby które dysponowały środkami na inwestycje mogą w obecnej sytuacji rezygnować z ich	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		inwestowania, patrząc na niepewną szybko zmieniającą się rzeczywistość. Mamy tego obraz przy obecnie realizowanym projekcie dofinansowującym zakup i montaż urządzeń OZE. Inni planujący działania inwestycyjne w ramach pożyczek bankowych, dzisiaj mogą rezygnować z ich zaciągania. Ważnym jest tutaj także aspekt wysokości dofinansowania na instalacje fotowoltaiczne, gdyż nie są to zbyt wysokie sumy dotacji w odniesieniu do całokształtu kosztów poniesionych na tego typu inwestycje, co także może wpływać negatywnie na decyzyjność mieszkańców w zakresie montażu instalacji fotowoltaicznych. Gminy w tej sytuacji nie mając mechanizmów i środków nie będą w stanie poprawić tej sytuacji a zapisy programu pozostaną martwym sformułowaniem. Gmina Czorsztyn pragnie zwrócić uwagę na problem inwentaryzacji. Narzucenie na Gminę tego obowiązku, z jednoczesnym brakiem narzędzi prawnych do egzekwowania obowiązku zgłoszenia działań inwestycyjnych od inwestora jest nieadekwatna do celu i w żaden sposób nie możemy zmusić mieszkańców do przekazywania informacji w tym zakresie, wpływ ma tutaj tylko i wyłącznie ich dobra wola. Taka inwentaryzacja nigdy nie będzie bazą wiarygodną. Tak przyjęte rozwiązanie powinno zostać zmienione, w przeciwnym wypadku Gminy pozostaną same sobie. Dodatkowo projekt wręcz wskazuje wskaźniki jakie będą musiały być wypracowane przez samorządy w poszczególnych czasookresach. Co w sytuacji kiedy mieszkańcy nie udzielą takich informacji o swoich instalacjach grzewczych. Innym bardzo istotnym problemem jest kontrola palenisk przez pracowników gminy. W dzisiejszych czasach próbuje się w tym trudnym okresie wdrożyć przepisy na podstawie których urzędnik zatrudniony na stanowisku administracyjnym ma wykonywać kontrole kotłowni. W małej gminie obsada osobowa stanowisk zajmujących się ochroną powietrza jest ograniczona do części etatu. Zakres czynności tych pracowników jest bardzo szeroki i wielozadaniowy. Obecny projekt Programu Ochrony Powietrza bardzo znacząco godzi w właścicieli prywatnych lasów, których na terenie Gminy Czorsztyn jest bardzo dużo - lasy i grunty leśne obejmujące 46 % powierzchni gminy. Stąd też duża grupa mieszkańców może nie przyjmować do wiadomości uchwały antysmogowej, ponieważ drewno jest ekologicznym materiałem opałowym. Zauważyć należy, że dla zachowania bezpieczeństwa energetycznego w nowym POP istotne będzie promowanie ogrzewaczy pomieszczeń opalanych odnawialną biomasą leśną, spełniających wymagania EKOPROJEKTU na równi z innymi urządzeniami zasilanymi OZE (jak np. pompy ciepła, fotowoltaika). W każdym domu powinno być miejsce na alternatywne, dodatkowe źródło ogrzewania, niezależne od przerw w dostawie prądu, ciepła czy gazu. Główne źródła ogrzewania: kocioł gazowy, pompa ciepła czy kocioł na paliwo stałe z automatycznym podajnikiem wymaga zasilania prądem, a panele fotowoltaiczne najniższą sprawność mają w szczycie sezonu grzewczego grudzień – styczeń - luty). Ekologiczne ogrzewacze pomieszczeń na biomasę leśną są niezastąpione w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego mieszkańcom z uwagi na pracę bez zasilania prądem, najłatwiejszą dostępność do zasobów paliwa, czystość jego spalania i najniższą cenę ze wszystkich nośników energii. Dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie odpowiedniej edukacji dotyczącej prawidłowego spalania paliw stałych (tzw. spalania od góry), które to w odpowiednim stopniu może wpłynąć pozytywnie na działania walki ze smogiem. Należy budować świadomość społeczną w zakresie wpływu	• *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		jednostki na jakość spalania paliw, a nie dążyć jedynie do przymusowej wymiany urządzenia dzięki dotacjom. W tym zakresie należy zachęcać mieszkańców do wymiany źródeł ciepła poprzez zwiększenie wysokości dofinansowania do wymiany źródeł ciepła w stosunku do czasu w jakim ta wymiana zostanie dokonana, a nie jak wskazują zapisy POP ma się to odbywać w trybie natychmiastowym z niewielkim dofinansowaniem lub bez możliwości dofinansowania. Kolejnym punktem jest odniesienie do zakazu stosowania gazu ziemnego oraz oleju opałowego w nowych domach i budynkach od 2030 roku. Na dzień dzisiejszy istnieją programy dotyczące dofinansowania na w/w kotły, co powoduje, iż patrząc z perspektywą na kolejne lata zapis ten wyklucza się z założeniami programów dotacyjnych. Dziś mieszkańcy budując nowe domy, będą tworzyć kotłownie zgodnie z wymogami przepisów, które obowiązują na terenie województwa małopolskiego obecnie. W przepisach tych są wymienione kotły na gaz czy olej, które są dopuszczone do użytku, tak więc dlaczego po kolejnych 10 latach nagle mają nastąpić tak drastyczne zmiany w tym zakresie. Na naszym terenie zaczyna rozwijać się sieć gazowa, która może pozytywnie wpłynąć na walkę ze smogiem, ponieważ mieszkańcy będą chcieli przyłączać się do tych sieci, co wiadomo nie jest tanim rozwiązaniem (dotyczy kosztów wykonania projektu instalacji, uzyskania pozwoleń, wykonania przyłączy wraz z przebudową bądź dostosowaniem istniejącego budynku do wprowadzenia nowej instalacji). Z zapisów w POP wynika, że sieć ta będzie za kilkanaście lat bezużyteczna, ponieważ przepisy będą zakazywały używania tego typu energii celem ogrzewania domów. W odniesieniu do tych zapisów, jak gmina ma zachęcać mieszkańców do wymiany źródeł ciepła na nowocześniejsze (spełniające odpowiednie wymagania norm emisji spalin), skoro Program przewiduje, że za chwilę będą to instalacje niedopuszczane do użytku. Biorąc pod uwagę walkę z wysoką emisją spalin na terenie województwa, może warto wziąć po uwagę rozwiązania dotyczące stosowania eko-filtrów, które mieszkańcy będą mogli montować na swoich kominach, co także da pozytywny skutek walki z wysoką emisyjnością, a na pewno będzie rozwiązaniem tańszym, aniżeli wymiana piecy oraz rozbudowa instalacji czy kotłowni celem montażu nowoczesnych kotłów z automatycznymi podajnikami paliwa. W tym zakresie mógłby się zmienić zapis dotyczący braku finansowania ze środków publicznych kotłów na węgiel oraz kotłów na biomasę, pozostawiając tą możliwość w dalszym ciągu, ale ze wskazaniem montażu odpowiednich filtrów. Działanie dotyczące stworzenia punktu dotyczącego obsługi programu „Czyste powietrze", wiąże się z przeprowadzeniem odpowiednich szkoleń w tym zakresie dla osób obsługujących w/w punkty, aby móc z pełną odpowiedzialnością wspierać mieszkańców. Stąd też należy w Programie przewidzieć cykliczne przeprowadzanie szkoleń przez samorząd województwa dla pracowników gmin obsługujących punkty obsługi programu.	Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Program nie promuje wykorzystania gazu, a najkorzystniejsze pod kątem wpływu na jakość powietrza odnawialne źródła energii. Takie samo podejście rekomenduje Europejska Agencja Środowiska, będąca jedną z agencji Unii Europejskiej. W swoim briefingu z grudnia 2019 r. wskazuje, iż istotnie wykorzystanie biomasy spowodowało redukcję emisji gazów cieplarnianych, jej wykorzystanie przyczyniło się także do wzrostu emisji pyłów oraz lotnych związków organicznych. Dlatego też rekomenduje się, by przy tworzeniu planów/strategii energetycznych i klimatycznych, zwrócić uwagę i mieć świadomość wpływu spalania biomasy na jakość powietrza. Pozwoli to zmaksymalizować korzyści klimatyczne i zdrowotne transformacji energetycznej[399]

[399] Źródło: Europejska Agencja Środowiska, Briefing no. 13/2019, *Renewable energy in Europe: key for climate objectives, but air pollution needs attention*, https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/7a501ab29deb42bcb87acc2c363e6e59

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Ponownie wnoszę również o ujęcie w Programie zapisów dot. edukacji mieszkańców nt. prawidłowego spalania paliw stałych jako jednego z działań w walce ze smogiem oraz przypisania tego obowiązku kompetentnym instytucjom lub korporacjom. Edukacja prawidłowego spalania paliw jest też sposobem na poprawę jakości powietrza, mając na uwadze, że wymiana przestarzałych urządzeń jest procesem niezwykle kosztownym i długofalowym. Należy budować świadomość społeczną w zakresie wpływu jednostki na jakość spalania paliw, a nie od dążyć jedynie do przymusowej wymiany urządzenia dzięki dotacjom. Reasumując, mam wątpliwości co do zapisów programu i jego wdrożenia w życie, w małej wiejskiej Gminie. Zapisy POP mogą wprowadzić wiele niedogodności i sprzeczności w codziennym funkcjonowaniu społeczności lokalnej jak i samych samorządów.	Program nie wprowadza zakazu stosowania gazu ziemnego i oleju opalowego w nowych budynkach od 2030 roku. Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami.
1775	Urząd Miasta i Gminy Krynica-Zdrój	W nawiązaniu do wcześniejszej korespondencji dotyczącej uwag do zapisów nowego Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego na etapie jego przygotowywania i ustalania - pragnę w tym momencie wyrazić swoje stanowisko odnosząc się do niektórych punktów Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego już w ramach konsultacji społecznych: Przeprowadzenie min 90% inwentaryzacji budynków na terenie Gminy pod kątem źródeł ciepła i OZE do końca 2022 roku może okazać się problematyczne z kilku powodów. To na Gminę został nałożony obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji, niestety brak skutecznych narzędzi pozwalających na wejście na teren nieruchomości i przeprowadzenie inwentaryzacji. Skutkuje to tym, iż Gmina nie jest w stanie zweryfikować wszystkich nieruchomości na przedmiotowym terenie. Natomiast, po wstępnym rozeznaniu rynku, zlecenie owego zadania firmom zewnętrznym jest niesłychanie kosztowne, na co Gmina w chwili obecnej nie może sobie pozwolić. Wyjściem z sytuacji mogłoby okazać się zwiększenie ram czasowych na wykonanie w/w inwentaryzacji oraz dostęp do pewnych środków zew. przeznaczonych właśnie na to	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zadanie (głównie na wynagrodzenia dla osób poświęcających swój czas pracy zarówno w terenie - przy zbieraniu informacji jak i przy wprowadzaniu danych do Bazy - gdzie w naszej Gminie jest do wprowadzenia ok. 3 tysięcy pozycji). Stworzenie i utrzymywanie stanowiska Ekodoradcy zwłaszcza w zakresie obsługi programu „Czyste Powietrze" w roku 2019 r. było dobrowolne dla każdej z Gmin i skutkowało jedynie dodaniem obowiązków pracownikom Gmin. Na chwilę obecną stanowisko Ekodoradcy miałoby sens jedynie przy udziale środków zewnętrznych - wiąże się to zapewne ze stworzeniem nowego etatu w Gminie na potrzeby tego zadania. Wnioski do w/w programu są bardzo obszerne i na ich wypełnienie lub na pomoc mieszkańcom w ich wypełnieniu trzeba było przeznaczyć czas pracy pracownika, niefinansowanego niestety na ten moment ani ze środków NFOŚiGW ani ze środków Marszałka Woj. Małopolskiego. W przypadku ewentualnej odmowy wypłaty środków przez NFOŚiGW odpowiedzialność za taką decyzję spadałaby na pracowników samorządowych. Również wszelkie typu akcje informacyjne oraz edukacja ekologiczna winna być prowadzona w oparciu o środki zewnętrzne, tak jak w przypadku programów RPO-wymiany urządzeń grzewczych w domach jednorodzinnych. Wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym oraz programy osłonowe dla najuboższych są możliwe do spełnienia, pod warunkiem możliwości połączenia środków gminnych z programami unijnymi lub finansowanymi ze środków krajowych. Sugerowany program Stop Smog nie jest dedykowany do wszystkich gmin, więc ten zapis również nie rozwiązuje problemów jakie nakłada na mieszkańców i samorządy proponowany przez Państwa Program Ochrony Powietrza. Kontrole palenisk przeprowadzane w ciągu 1 dnia roboczego od daty zgłoszenia możliwe tylko w momencie, jeżeli w danym dniu Straż Miejska lub inny organ przeprowadzający kontrole nie otrzyma więcej niż 5-7 zgłoszeń. Czas na dojechanie do nieruchomości, rozległość obszaru Gminy oraz czas na przeprowadzenie interwencji nie pozwala na skontrolowanie większej liczby nieruchomości jednego dnia. Przeznaczenie co najmniej 1% wydatków budżetu na dopłaty do wymiany kotłów, OZE i ocieplenia budynków jest bardzo ciężkie do zrealizowania. Obecnie budżety Gminy Krynica-Zdrój jak i budżety innych samorządów obciążone są tyloma zadaniami, że ich skonstruowanie umożliwiające dalszy rozwój miast i gmin staje się praktycznie niewykonalna. W związku z powyższym proponuję dodanie do listy rzeczy finansowanych z 1% budżetu Gminy np. takich pozycji jak: transport niskoemisyjny, koszty utrzymania straży miejskich odpowiadających za wykonywanie kontroli palenisk oraz innych zadań również towarzyszących w walce z problem niskiej emisji. Reasumując powyższe chciałbym zauważyć, że każdy samorząd na terenie naszego województwa został powołany do tego, aby realizować zadania w imieniu i na rzecz swoich mieszkańców. O ile jak najbardziej właściwym jest dalsze wdrażanie programów i działań na rzecz poprawy jakości powietrza na terenie naszego województwa o tyle będzie to możliwe przy zapewnieniu finansowania zachęt do działań zmierzających do ograniczenia emisji pyłów pochodzących ze spalania paliw stałych. Właściwym podejściem do tak złożonego programu	**2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. W Programie zobowiązano Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego do zapewnienia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowania zatrudnienia Ekodoradców w gminach. Szczegółowe warunki dofinansowania zostaną ustalone po podjęciu wiążących decyzji związanych z nową perspektywą finansową. W Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 wskazana zostanie pula środków na ww. zadanie oraz określony zostanie poziom dofinansowania. Ponadto, poza zaplanowanym wsparciem w ramach środków RPO na lata 2021-2027, możliwe jest pozyskanie wsparcia z innych programów, m.in. środków funduszu ELENA, dzięki któremu zatrudnionych zostanie 44 Ekodoradców w tzw. obwarzanku krakowskim. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mającego na celu ochronę powietrza na terenie województwa małopolskiego jest dialog z przedstawicielami poszczególnych samorządów, umożliwianie pozyskania środków na realizację zadań związanych z realną jego poprawą.	związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców. Warto podkreślić, iż zmieniony 15 maja 2020 roku Regulamin Programu Czyste Powietrze pozwala łączyć dofinansowanie z Programu Czyste Powietrze z dofinansowaniem z programów gminnych. Na podstawie art. 378 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska* w związku z art. 379 ust. 1 *Prawo ochrony środowiska* kontroli mieszkańców, a więc osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, dokonuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Wobec niniejszego, zadaniem gmin jest podejmowanie kontroli palenisk w budynkach mieszkalnych na terenie gminy. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin w terminie do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. W 1% wydatków uwzględniono koszty przeprowadzania kontroli. Nie ujęto transportu niskoemisyjnego, gdyż wydatki te nie wynikają bezpośrednio z obowiązków wyznaczonych w ramach Działania Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin.
1776	Starostwo Powiatowe Olkusz	W odpowiedzi na pismo z dnia 02.072020 r. znak SR-V.721.2.12.2020 (data wpływu 08.07.2020 r.) dot. zaopiniowania Projektu uchwały Sejmiku Woj. Małpolskiego w sprawie przyjęcia „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska", zgodnie z art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony środowiska (tekst jednolity DZ.U. z 2020 poz. 1219), **Starosta Olkuski opiniuje pozytywnie** ww. uchwałę wraz z załącznikami.	**UWZGLĘDNIONO**
1777	Urząd Miejski w Piwnicznej Zdroju	Działając na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (t.j.: Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 ze zm.) w związku z pismem z dnia 2 lipca 2020 r. znak: SR-V.721.2.12.2020 Burmistrz Piwnicznej-Zdroju przesyła uwagi do Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia *Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego.* Wątpliwości co do zasadności i możliwości realnego wprowadzenia zadań budzą zapisy: - **„Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia",** proponuję wydłużyć czas do 2 dni roboczych w przypadku gmin, które nie posiadają straży miejskich. Kontrole wykonywane są przez dwóch pracowników a wyznaczenie jednodniowego terminu reakcji będzie niemożliwe w przypadku nieobecności osoby upoważnionej lub wykonywania przez nią innych zadań. **- „ W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska"**- proponuję zapis - „rekomenduje się". Zlecanie badania próbek popiołu w przypadku braku jakichkolwiek uzasadnionych podejrzeń co do spalania odpadów tylko po to aby wykazać się spełnieniem nałożonych obowiązków budzi duże zastrzeżenie oraz obciąża budżety gmin. W tym miejscu warto	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 2. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wspomnieć, że żadna z przeprowadzonych przez nas kontroli w ostatnich 2 latach nie wykazała spalania odpadów. - **„Gmina, powiat, województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50% a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych”-** proponuje wydłużyć ten okres odpowiednio o 2 i 4 lata. Jako gmina o bardzo niskich dochodach nie będziemy w tak krótkim czasie w stanie spełnić stawianych przed nami wymagań. Warto podkreślić że instalacje OZE są kosztownymi instalacjami, a zakup energii odnawialnej wiąże z dużo większymi kosztami ponoszonymi przez gminę. Zwracam również uwagę, że zapis dotyczący konieczności przeprowadzenia konkretnej liczby kontroli planowanych w 2020 roku może być niemożliwy do zrealizowania ze względu na panującą sytuację epidemiologiczną. Należałoby rozważyć jego usunięcie. Wyrażam nadzieję, że wymienione przeze inne uwagi zostaną przeanalizowane w kontekście realnych możliwości wprowadzenia niektórych rozwiązań.	należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. 3. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:* • *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*”. Inwestycja we własną instalację jest tylko jednym ze sposobów realizacji działania.. Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. **Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku.** 4. Liczba kontroli planowych została już zmieniona z uwzględnieniem sytuacji zagrożenia epidemicznego, tj. dla roku 2020 określono osobne wskaźniki w zakresie kontroli oraz zmniejszono ich liczbę.

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td>1778</td><td>Stowarzyszenie Metropolia Krakowska</td><td>
<table>
<tr><th>Rozdział dokumentu</th><th>Strona dokumentu</th><th>Aktualna treść</th><th>Uwagi/proponowana treść zapisu</th></tr>
<tr><td>9. PROPONOWANE WSKAŹNIKI MONITOROWANIA POSTĘPU DLA PLANOWANYCH DZIAŁAŃ NAPRAWCZYCH</td><td>127</td><td>Cały rozdział</td><td>Program nie uwzględnia sytuacji spowodowanej koronawirusem w kontekście analizy wykonalności wskaźników. Z doświadczenia gmin SMK w zakresie działań związanych z wymianą pieców wynika, że zainteresowanie wymianami jest mniejsze, ponieważ mieszkańcy boją się kontaktów z osobami nieznanymi (np. instalator, audytor) czy chociażby wizyty w urzędzie. Jednocześnie warto zaznaczyć, że nie wszystkie urzędy wznowiły obsługę w pełnym zakresie, gdyż sytuacja epidemiologiczna wciąż na to nie pozwala.</td></tr>
<tr><td>8. DZIAŁANIA WSKAZANE DO REALIZACJI W CELU OSIĄGNIĘCIA STANDARDÓW JAKOŚCI POWIETRZA W STREFACH</td><td>100</td><td>Cały rozdział</td><td>Program nakłada na samorządy szeroki katalog działań wskazanych do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza - liczba i zakres zadań są obszerne jak na zadany do realizacji okres czasu. Terminy określone na wykonanie działań w poprzedniej wersji Planu Ochrony Powietrza zostają wydłużone, co wskazuje na istotne problemy z ich wykonalnością. Rekomendujemy wprowadzenie osobnego podrozdziału, który obrazowałby szczegółowy plan opercjonalizacji działań wraz z mapą realnych źródeł dofinansowania zaplanowanych działań.</td></tr>
</table>
</td><td>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO

1. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.

2. Do podjęcia działań naprawczych, które w jak najkrótszym czasie pozwolą osiągnąć wymagane poziomy stężeń, zobowiązuje Zarząd Województwa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. Roczna ocena jakości powietrza w województwie małopolskim. Raport wojewódzki za rok 2018. jednoznacznie wskazuje, iż w strefach województwa małopolskiego nadal przekraczane są normy wyznaczone dla stężenia pyłu PM10, pyłu PM2,5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Działania muszą być podejmowane niezwłocznie z uwagi na zagrożenie, jakie związane Mimo podjętych dotychczas działań stężenia zanieczyszczeń na terenie województwa nadal są zbyt wysokie, a tempo zmian niewystraczające. Program wprowadza zatem zadania i obowiązki, których celem jest przyspieszenie i pełne wdrożenie uchwały antysmogowej na terenie województwa. Warto przypomnieć, że ze względu na przekroczenia norm jakości powietrza, które w znacznej mierze mają miejsce w Małopolsce, na Polsce ciąży wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Z uwagi na kary, jakie mogą zostać nałożone na Polskę, w Programach ochrony powietrza należy podjąć działania, które przyspieszą poprawę jakości powietrza. W Programie precyzuje się terminy wszystkich obowiązków wyznaczonych dla jednostek – to wyznaczone jednostki powinny zatem na tej podstawie sporządzić plan wdrożenia. Ponadto określono możliwe źródła finansowania działań. W Programie przewidziane zostało współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027: zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><td>8.2.1.DZIAŁANIA DŁUGOTERMINOWE</td><td>101</td><td>Konieczna jest bieżąca aktualizacja bazy inwentaryzacji na podstawie danych przekazywanych przez właścicieli i zarządców budynków oraz pozyskiwanych w ramach prowadzonych kontroli.</td><td>Sugeruje się wprowadzenie definicji słowa "bieżąca" poprzez określenie częstotliwości.</td></tr>
<tr><td>8.2.1.DZIAŁANIA DŁUGOTERMINOWE</td><td>105</td><td>Działania, które powinny być uwzględniane w strategiach i planach na poziomie gmin, powiatów i województwa: …</td><td>Sugeruje się uzupełnienie zapisu o:
- tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z odpowiednią infrastrukturą,
- wprowadzenie zintegrowanego biletu aglomeracyjnego.</td></tr>
<tr><td>12.UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO</td><td>148</td><td>Program ochrony powietrza należy do elementów polityki ekologicznej danego obszaru, dlatego zaproponowane działania naprawcze muszą być zintegrowane z istniejącymi planami, programami czy strategiami. Niniejszy dokument powinien wpisywać się w realizację celów mikroskalowych, regionalnych i lokalnych.</td><td>Brak odniesienia do strategii ponadlokalnej i modelu funkcjonalno-przestrzennego, który wiąże zagadnienia społeczno-gospodarcze z przestrzennymi (w myśl nowelizacji Ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw). Sugerowana zmiana zapisu: niniejszy dokument powinien wpisywać się w realizację celów mikroskalowych, regionalnych, ponadlokalnych i lokalnych.</td></tr>
</table>
</td><td>realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe.
3. W działaniu wskazuje się na bieżącą aktualizację bazy, tj. wprowadzanie danych niezwłocznie po ich uzyskaniu. Należy zwrócić uwagę, iż gminy zobowiązane zostały do raportowania o postępie inwentaryzacji co 6 miesięcy, dlatego wprowadzanie danych do bazy powinno umożliwić przedstawianie co 6 miesięcy aktualnych danych.
4. Zintegrowany bilet aglomeracyjny został już utworzony.
Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z odpowiednią infrastrukturą zostanie dodane do kierunków działań.
5. Zapis został uzupełniony.</td></tr>
<tr><td>1779</td><td>Osoba prywatna</td><td>Niniejszym zgłaszam mój sprzeciw wobec projektu ograniczania ruchu pojazdów samochodowych (zakazu ruchu!), które nie spełniają norm „Euro”, w obszarze miasta Krakowa.</td><td>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO
Zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie</td></tr>
</table>

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Wnioskuję niniejszym także wniosek aby przywrócono – dozwolono palenia drewnem liściastym-suchym, w kominkach domowych. Odnosimy wrażenie że paliwa odnawialne nie mają tak znacznego wpływu na takie zwiększenie emisji CO2, w przeciwieństwie do paliwa gazowego i oleju opałowego.	poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie. Uchwała antysmogowa dla Krakowa (Uchwała Nr XVIII/243/16 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 15 stycznia 2016 r. w sprawie wprowadzenia na obszarze Gminy Miejskiej Kraków ograniczeń w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw) nie stanowi przedmiotu niniejszych konsultacji.
1780	**Miasto Limanowa**	Dotyczy: konsultacje ws. projektu Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego. W nawiązaniu do pisma z dn. 02.07.2020r. znak: SR-V.721.2.12.2020 ws. wyrażenia opinii nt. Projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem), Miasto Limanowa przedkłada poniższe uwagi zgodnie z punktami poniżej oraz wyraża opinie negatywną/pozytywną Uwagi odnośnie zadania: 1. utworzenie i utrzymanie punktów obsługi programu Czyste Powietrze – Miasto Limanowa podpisało porozumienie .Z doświadczenia możemy stwierdzić iż porozumienie jest jak najbardziej możliwe w zakresie informowania mieszkańców o zasadach programu .Pragniemy zauważyć ,że program w dalszym ciągu jest nieprzyjazny dla przeciętnego mieszkańca a procedura rozliczania skomplikowana ,co oznacza bardzo duże obciążenie czasowe dla rozliczenia jednego wniosku. Nasza uwaga dotyczy maksymalnego uproszczenia procedur składania wniosków i rozliczania projektu. Trzeba wziąć pod uwagę ,że POP przewiduje udział gmin w realizacji innych programów jak STOP SMOG , nie zapewniając żadnego wsparcia finansowego dla gmin .Realizacja przez gminy innych zewnętrznych czy tez gminnych zadań takich np. jak 4.1.1. RPO (fotowoltaika) wymaga olbrzymiego zaangażowania wielu osób ,co nie zostało prawidłowo oszacowane w nowym POP, a stanowczo obciąża gminy. 2. zatrudnienie ekodoradcy w każdej gminie, którego zadaniem będzie doradztwo dla mieszkańców, prowadzenie edukacji ekologicznej oraz obsługa programu Czyste Powietrze, Miasto Limanowa uczestniczy w projekcie LIFE i zatrudnia Ekodoradcę, który wykonuje zadania zgodne z projektem Life . Ponieważ miasto planuje i realizuje również inne zadania zmierzające do obniżenia niskiej emisji ,które wymagają zaangażowania większej liczby pracowników , potwierdzamy słuszność tworzenia stanowisk ekodoradców w każdym urzędzie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. W Programie zobowiązano Zarząd Województwa do współfinansowania zatrudnienia Ekodoradców, którzy mogą realizować zadania związane z ochroną powietrza w gminie. Również ze względu na fakt, iż w większych gminach zakres działań jest szerszy, wskazuje się na konieczność zatrudnienia większej liczby Ekodoradców. 2. Uwaga została uwzględniona. 3. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu pełnej inwentaryzacji gmina może przekazywać informację wszystkim mieszkańcom. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego może wspomóc gminy w zapewnieniu wzoru informacji o uchwale antysmogowej. **W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.**

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		3. prowadzenie akcji informacyjnych o wymaganiach uchwały antysmogowej z dotarciem do każdego punktu adresowego w gminie opalanego węglem lub drewnem oraz do 31 października 2020 roku obowiązek zamieszczenia na głównej stronie internetowej gminy informacji o jakości powietrza i możliwości zgłoszenia ekointerwencji, informacji o programie CZP -Powyższe informacje widnieją na stronach internetowych miasta ,natomiast odnośnie informowania mieszkańców o zapisach uchwały ,słusznym by było tworzenie jednolitych i jednakowych materiałów informacyjnych dla całego województwa . Możliwość dotarcia pod każdy punkt adresowy przypada podczas rozsyłania wymiaru podatkowego i w tym czasie taka akcja jest wykonywana. Obecnie, w związku z brakiem obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli wiąże się ściśle z brakiem możliwości pozyskania rzetelnych danych w tym zakresie. Mamy świadomość, jak ważna jest inwentaryzacja źródeł ogrzewania i podejmujemy ciągłe działania celem ich pozyskania, jednak obserwujemy że pozyskiwanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stałe jest utrudnione. Jeśli pojawi się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o przeprowadzonych modernizacjach – gmina będzie posiadać niemalże pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. W obecnej chwili, wg zapisów mówiących że już od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarcie z informacją do tych budynków wiąże się z dotarciem z informacją do wszystkich punktów adresowych, z wyłączeniem tych, co do których posiadamy już dane na temat ogrzewania zgodnego ze wspomnianą Uchwałą. 4. inwentaryzacja co najmniej 70% budynków w gminie do końca 2021 roku, w tym co najmniej 90% do 30 czerwca 2022 roku. Współpraca gmin z kominiarzami i nadzorem budowlanym przy inwentaryzacji do krajowej bazy CEEB. Przekazywanie co pół roku informacji o postępie wymiany kotłów i inwentaryzacji w gminie, Miasto Limanowa w wyniku inwentaryzacji zweryfikowała ponad 60% budynków. Pragniemy zaznaczyć ,że inwentaryzacja była prowadzona kilkukrotnie drogą bezpośrednią poprzez pracowników urzędu a także pośrednią poprzez :szkoły, radnych , spółdzielnie mieszkaniowe ,publikacje w mediach, dodatkowo udostępniono formularz elektroniczny ankiety. Ponieważ nie ma podstawy prawnej ,dla której mieszkańcy musieli by przekazywać powyższe dane -realizacja zadania nie jest możliwa w 100%. Wymogi kwartalnych aktualizacji danych również nie będą w stanie do zrealizowania do momentu nałożenia obowiązku zgłoszenia zmian przez mieszkańca do gminy lub przez instalatorów wykonujących wymianę kotłów. Możliwe realne aktualizacje mogą być prowadzone raz w roku przy okazji wysyłania wymiaru podatkowego- pod warunkiem zwrotnych informacji od mieszkańca. Wskazanym by było przeprowadzenie medialnej akcji informacyjnej dla mieszkańców o korzyściach wynikających z przekazania takich danych. Reasumując jeszcze raz podkreślamy, że musi istnieć zapis prawny w projektowanym	**4. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin.** 5. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów.”*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych”*. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		dokumencie obligujący mieszkańców do przekazywania informacji o stanie istniejącym i o wszystkich wprowadzonych zmianach dotyczących sposobu ogrzewania lokalu. 5. kontrole interwencyjne palenisk w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. Możliwe będzie prowadzenie kontroli przez straże gminne bądź międzygminne, pracowników urzędu lub przy współpracy z Policją. W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku konieczne będzie pobranie próbki popiołu z paleniska, Gminy powinny przygotować wewnętrzną procedurę przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów do 30 września 2021 roku Godziny pracy urzędników trwają od 7.30 -15.30 i w tych godzinach mogą oni wykonywać zadania kontrolne.. Zakres kontroli obejmuje wykonanie dokumentacji. Są to protokoły z kontroli, dokumentacja zdjęciowa i archiwizacja danych a także przygotowanie materiałów dowodowych do wysłania np. próbek do laboratorium czy też przygotowanie wezwań mieszkańca .Liczne prace administracyjne i inne obowiązki kontrolujących mają duży wpływ na moment podjęcia interwencji. Interwencje podejmowane są najszybciej jak to możliwe ,a przede wszystkim uzależnione od obecności kontrolowanego w godzinach pracy urzędników. Proponujemy podjęcie kontroli w ciągu 72h od zgłoszenia. Nadmienić należy, że badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą i uważamy ,że należy ją wykonywać głównie w przypadku niepewności co do spalanego paliwa lub w przypadku nie przyjęcia mandatu przez osobę, która ewidentnie popełniła wykroczenie – wynik analizy stanowi wtedy dowód w postępowaniu. Ponadto ,jeżeli wynik badania próby będzie pozytywny ,tzn. były spalane odpady -właściciel powinien ponieść zarówno koszty badania a także zapłacić kare. 6. analiza skali ubóstwa energetycznego, potrzeb w zakresie termomodernizacji i wymiany ogrzewania u tych osób oraz wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym i rekomendowane wprowadzenie programów osłonowych dla najuboższych, Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: Program Stop Smog bardzo intensywnie angażuje gminę w zakresie jego realizacji – począwszy od przygotowania czasochłonnej dokumentacji, poprzez całość okresu realizacji i trwałości projektu, zgodnie z zapisem dotyczącym programu, który mówi : „Gmina pełni rolę inwestora i jest odpowiedzialna za cały proces naboru i realizacji inwestycji". Gmina końcowo odpowiada za: opracowanie dokumentacji, inwentaryzację, selekcję obiektów, dobór przedsięwzięć, zamówienia usług i dostawy materiałów a także końcową oszczędność energii pierwotnej i trwałość przedsięwzięcia, które nie należy do zasobów gminy. Końcowe zużycie energii jak i trwałość inwestycji gwarantuje w rzeczywistości mieszkaniec, na co gmina nie może mieć realnego wpływu. W kwestii zwiększonych kosztów za ogrzewanie proponuje się rodzinom dotkniętym ubóstwem energetycznym dopłaty do wyższych kosztów ogrzewania. W tej sprawie	kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. 6. Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 roku. 7. Przeznaczenie 1% dochodów własnych gminy na działania związane z realizacją programu ochrony powietrza jest działaniem potrzebnym, by zagwarantować rzeczywistą realizację obowiązków wyznaczonych w programie. Ustalenie procentowego – względnego – udziału środków wynika z różnic w dochodach gmin i stanowi optymalny sposób określenia wielkości środków, jakie powinny być uwzględnione na działania związane z ochroną powietrza. Warto podkreślić, iż, w związku z licznymi głosami przedstawicieli gmin, działanie to zostało wskazane nie jako obowiązkowe, ale rekomendowane. Ponadto w Programie zaplanowano również środki finansowe na wsparcie gmin w realizacji obowiązków wynikających z Programu oraz dodano szereg działań Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, które zapewnią niezbędne wsparcie merytoryczne oraz finansowe, co ma na celu przyspieszenie wdrażania działań naprawczych. Niemniej jednak dla przyspieszenia poprawy jakości powietrza w województwie konieczne jest zaangażowanie gmin. Do przeznaczenia 0,5% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza zobowiązano również powiaty i województwo. 8. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. W Programie ochrony powietrza wskazane zostały działania, które zostaną wsparte przez Województwo. Budżet gminy może być ponadto wspierany dodatkowymi środkami zewnętrznymi. Jest to przede wszystkim Program

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		mogą wystąpić liczne nadużycia, których gmina nie będzie w stanie kontrolować. Należy zauważyć ,,że koszty ogrzewania przy użyciu nowych źródeł mogą pogłębiać problemy finansowe budynków objętych przedsięwzięciem w ramach programu Stop Smog. W wielu przypadkach korzystniejszym rozwiązaniem może okazać się montaż kotła na biomasę (pod względem kosztów eksploatacji tego urządzenia w okresie trwałości projektu). 7. rekomendacja przeznaczenia co najmniej 1% dochodów własnych gminy (bez uwzględniania subwencji i dotacji) na finansowanie: realizacji programów dotacyjnych i osłonowych, prowadzenia kontroli, zatrudnienia ekodoradców, realizacji programów rządowych, termomodernizację budynków użyteczności publicznej, inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków oraz akcji edukacyjnych w zakresie ochrony powietrza, Obecnie wydatki własne gminy na działania związane z ochroną powietrza w stosunku do dochodów własnych gminy wyniosły 0,22% .Planowany 1 % dochodów własnych gminy w przypadku Miasta Limanowa jest niemożliwy do zrealizowania .Proponujemy 0,25% ,przy założeniu ,że w budżecie województwa zapewnione będą środki na realizacje POP dla gmin na tym samym poziomie, tzn. jeśli gmina poniesie 250tyś. w roku ,tyle samo powinno wynosić dofinansowanie dla gmin w zakresie realizacji POP. 8. zapewnienie poprzez prowadzone działania, że liczba urządzeń grzewczych niespełniających wymagań uchwały antysmogowej (dla Małopolski) nie przekroczy od 1 stycznia 2023 roku 30%, a od 1 stycznia 2027 roku 10% wszystkich eksploatowanych urządzeń grzewczych w gminie. Będzie możliwe po przeprowadzeniu pełnej inwentaryzacji i wsparciu finansowym dla gmin. 9. Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym Uwaga jak w punkcie 6. Reasumując Miasto Limanowa zaopiniuje pozytywnie Projekt Uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego (zwanego dalej: Programem) pod warunkiem uwzględnienia uwag powyżej.	Czyste Powietrze, który oferuje dofinansowanie do wymiany kotłów oraz termomodernizacji, Program Stop Smog skierowany do najuboższych mieszkańców, a także wskazane w Programie środki Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027, w ramach których przewidziane zostało współfinansowanie zatrudnienia Ekodoradców w gminach, doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska, a także zapewnienie preferencji finansowania inwestycji dla najambitniejszych gmin, tj. osiągających najwyższe wskaźniki realizacji POP oraz dla gmin objętych dodatkowymi ograniczeniami w zakresie eksploatacji urządzeń na paliwa stałe. Uruchomiony został również Fundusz Termomodernizacji i Remontów, którego beneficjentami mogą być jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano szereg działań, które mają na celu wsparcie gmin we wdrażaniu Programu, m.in. organizacja niezbędnych szkoleń, tworzenie i udostępnianie materiałów edukacyjno-informacyjnych, organizacja kampanii medialnych, współpraca przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Ponadto już obecnie Województwo Małopolskie koordynuje Projekt zintegrowany LIFE pn. „Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze”, a od stycznia 2021 roku rozpocznie realizację projektu zintegrowanego LIFE EKOMALOPOLSKA pn. „Wdrażanie Regionalnego Planu Działań dla Klimatu i Energii”. 9. Zgodnie z ustawą *o pomocy społecznej* z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. *podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych*. Ponadto gminy, wykorzystując środki rządowe (Program Czyste Powietrze, Stop Smog, ulga termomodernizacyjna) na potrzebę wymiany urządzeń grzewczych, mogą zagospodarowywać środki własne w sposób, który stanowić będzie uzupełnienie działań inwestycyjnych. Dzięki zmianie regulaminu Programu Czyste Powietrze, środki gminy mogą ponadto stanowić uzupełnienie dotacji otrzymanej z Programu Czyste Powietrze. Gmina ma również możliwość pozyskania środków z Programu Stop Smog, który skierowany jest do najuboższych mieszkańców.
1781	**Gmina Dobczyce**	Lista uwag do Projektu programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego • Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych. Cel może zostać osiągnięty poprzez:	**CZĘŚCIOWO UWGZLĘDNIONO** • W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym:

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		○ inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, ○ zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE, ○ udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE, ○ dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy ○ zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE. **Zobowiązanie gmin do zakupu energii ze źródeł odnawialnych, od 2022 roku co najmniej 50% i od 2025 roku 100% może okazać się zadaniem bardzo trudnym, lub wręcz niemożliwym w realizacji. Gmina Dobczyce będąc uczestnikiem projektu pn.: „Montaż instalacji OZE na obszarze LGD Turystyczna Podkowa" wyposaży w najbliższym czasie większość budynków użyteczności publicznej w instalacje fotowoltaiczne. Część budynków (np. oczyszczalnia ścieków, Przedszkole Samorządowe nr 3) już takie instalacje posiada. Gmina jest również członkiem klastra energii. Nie zmienia to jednak faktu, że zapewnienie 100% energii z OZE może okazać się niemożliwe, a jeśli nawet udało by się je osiągnąć to z pewnością poniesie to za sobą zdecydowany wzrost wydatków Gminy na jej zakup, na co większość samorządów, jak również Gmina Dobczyce nie może sobie pozwolić.** • Utworzenie do 1 stycznia 2021 roku i utrzymanie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze w oparciu o porozumienie z WFOŚiGW w Krakowie. **Gmina Dobczyce aktywnie informuje swoich mieszkańców (czasami również mieszkańców sąsiednich Gmin, którzy w swojej gminie nie uzyskali w tym temacie wystarczających informacji) o możliwościach finansowania w ramach Programu Czyste Powietrze. a także innych programach dotacyjnych realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, programów Mój Prąd, Moja Woda a także o możliwościach odliczenia działań termomodernizacyjnych w ramach ulgi podatkowej. Zatrudniony Ekodoradca udziela kompleksowych informacji w tym zakresie. Jednak obowiązek przystąpienia do porozumienia z WFOŚiGW oraz utworzenie punktu obsługi Programu Czyste Powietrze bez wsparcia finansowego z zewnątrz nie zostanie przez nas zaaprobowane.** **Jednocześnie pragnę podkreślić, iż to Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej są instytucjami realizującymi Program, weryfikującymi wnioski i wypłacającymi dofinansowanie. Nałożenie na Gminy obowiązku zorganizowania u siebie takiego punktu bez jakiegokolwiek wpływu na terminy rozpatrywania wniosków i terminy wypłat dofinansowania sprawi, że wszelkie ewentualne żale, niezadowolenie i frustracje mieszkańców spowodowane działaniem lub brakiem działania Wojewódzkiego Funduszu**	*„Cel może zostać osiągnięty poprzez:* *• inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* *• zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* *• udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* *• dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* *• zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. • Utworzenie punktów obsługi Programu Czyste Powietrze jest konieczne, aby upowszechnić Program i zwiększyć jego dostępność wśród mieszkańców. Dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. By przyspieszyć proces realizacji inwestycji, które zmniejszą emisję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego, należy zapewnić wsparcie na szczeblu lokalnym. Z tego samego powodu wskazuje się do realizacji zatrudnienie Ekodoradców w gminach. Zaangażowanie gminy w pomoc mieszkańcom w otrzymaniu dofinansowania może w największym stopniu przełożyć się na liczbę wymian przestarzałych źródeł ciepła, co z kolei oznacza wdrożenie uchwały antysmogowej. Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego będzie ponadto odpowiedzialny za współpracę z WFOŚiGW. W ramach współpracy organizowane będą niezbędne szkolenia dla pracowników gmin, w tym o tematyce dofinansowań. Ponadto tworzone i udostępniane będą materiały informacyjne dot. programów

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		zostanie skupione na Gminie, a konkretnie na pracowniku obsługującym punkt, który tak naprawdę nie będzie miał żadnego wpływu na to co dzieje się z wnioskami. • Zatrudnienie do 1 stycznia 2022 roku i utrzymanie stanowiska Ekodoradcy. W gminach o liczbie mieszkańców do 20 tys. należy zatrudnić co najmniej 1 Ekodoradcę, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 20 tys. – co najmniej 2 Ekodoradców, w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. – co najmniej 3 Ekodoradców, w przypadku gminy o liczbie mieszkańców powyżej 500 tys. – co najmniej 6 Ekodoradców. Przewidywane wsparcie do kosztów zatrudnienia Ekodoradców ze środków RPO na lata 2021-2027. Do zadań Ekodoradcy należeć będą: o doradztwo dla mieszkańców w zakresie technologii OZE, źródeł ogrzewania, programów dofinansowania i wymagań uchwały antysmogowej, o prowadzenie edukacji ekologicznej na poziomie lokalnym w zakresie ochrony powietrza, o obsługa programu Czyste Powietrze, inicjowanie i obsługa inwestycji w zakresie programu Stop Smog. **Należy przeanalizować proponowany zakres obowiązków zatrudnianego Ekodoradcy. Z dotychczasowych doświadczeń Ekodoradcy zatrudnionego w Gminie Dobczyce w ramach projektu „Wdrażanie Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego – Małopolska w zdrowej atmosferze" wynika, że zakres obowiązków (bezpośrednich lub pośrednich) osoby zatrudnionej na takim stanowisku jest bardzo szeroki. Część obowiązków wskazanych również w proponowanym projekcie Programu ochrony powietrza nakłada na Ekodoradcę przede wszystkim obsługę klienta. Obsługę w sprawach wymagających poświęcenia każdej z osób sporo czasu, aby wytłumaczyć wszystkie za i przeciw związane z poprawą efektywności energetycznej, namówieniem do modernizacji źródła ogrzewania. Do tego dochodzi jeszcze prowadzenie punktu obsługi programu Czyste Powietrze, obsługa Stop Smog, inwentaryzacja źródeł ogrzewania, prowadzenie kontroli palenisk, organizowanie i prowadzenie akcji edukacyjnych dla mieszkańców, organizowanie wydarzeń o tematyce ekologicznej i na koniec sporządzanie wielu (w większości bardzo czasochłonnych) sprawozdań związanych z ochroną powietrza. Wskazane wyżej czynności nie są katalogiem zamkniętym.** **W związku z powyższym, narzucenie obsługi programów, które nie są realizowane przez gminę na jednego pracownika posiadającego w zakresie swoich obowiązków wiele**	dofinansowania. Do zadań Zarządu i Sejmiku Województwa dodano również współpracę z NFOŚiGW przy pozyskaniu wsparcia z programu ELENA na wsparcie wdrażania programu Czyste Powietrze w gminach. Jednak dla efektywnego wykorzystania środków Programu niezbędne jest również zaangażowanie samorządów gminnych, które mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami. • Program wskazuje ogólne wytyczne i obszar działań, jakie powinien realizować Ekodoradca. Precyzyjny zakres obowiązków będzie definiowany przez pracodawcę, jednak przy zachowaniu realizacji działań związanych z ochroną powietrza. • W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Informacja o uchwale antysmogowej koniecznie musi trafić do wszystkich punktów adresowych, w których znajdują się urządzenia na paliwa stałe. Dotarcie do wszystkich mieszkańców z informacją o obowiązujących ich wymaganiach jest jednym z kluczowych elementów pełnego wdrożenia uchwały antysmogowej, a więc i poprawy jakości powietrza. Obowiązek przeprowadzenia jednej akcji informacyjnej w ciągu roku zakłada wykorzystanie do tego celu np. korespondencji, którą gmina corocznie kieruje do mieszkańców. W ten sposób akcja informacyjna nie spowoduje obciążenia finansowego gminy. Z tego też względu przesunięto termin realizacji działania na 2021 rok, by począwszy od niego dołączać informację o uchwale antysmogowej do przekazywanej korespondencji. Do czasu pełnej inwentaryzacji gminy mogą informować o uchwale wszystkich mieszkańców. • Obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji budynków w gminie wynika już z Programu ochrony powietrza przyjętego Uchwałą Nr XXXII/451/17 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 stycznia 2017 roku. Wójtowie, burmistrzowie oraz prezydenci miast już od 2017 roku powinni mieć świadomość obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji. Z uwagi na fakt, iż zinwentaryzowanie źródeł ogrzewania ma istotne znaczenie w planowaniu działań na rzecz ochrony powietrza, działanie to ponownie wskazuje się do realizacji w niniejszym Programie. Czas na przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ogrzewania został już wydłużony względem pierwotnie zaproponowanego terminu, a cele ilościowe podzielone zostały dodatkowo na etapy ze względu na sytuację zagrożenia epidemicznego. Poziom inwentaryzacji, jaki należy osiągnąć – 90% – uwzględnia ponadto ewentualne problemy ze zinwentaryzowaniem wszystkich (100%) budynków w gminie. W

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		innych czynności stanowi niedoszacowanie działań jakie należy podjąć aby prawidłowo je wdrażać. • Prowadzenie w gminach objętych uchwałą antysmogową dla Małopolski114, akcji informacyjnej o wymaganiach uchwały antysmogowej dla Małopolski oraz dostępnych formach dofinansowania do wymiany kotłów. Od 2021 roku gmina zobowiązana jest dotrzeć z informacją co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe (dotyczy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych). **Pod względem przeprowadzenia akcji informacyjnej dotyczącej tzw. Uchwały Antysmogowej, co najmniej raz w roku do każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwo stałe, na chwilę obecną jest niemożliwa do realizacji w taki sposób, aby była przeprowadzona rzetelnie.** **Obecnie, w związku z brakiem obowiązku udzielania informacji na temat źródeł ogrzewania w budynkach przez ich właścicieli wiąże się ściśle z brakiem możliwości pozyskania rzetelnych danych w tym zakresie. Oczywiście mamy świadomość, jak ważna jest inwentaryzacja źródeł ogrzewania i podejmujemy ciągłe działania celem ich pozyskania, jednak obserwujemy że pozyskiwanie informacji z budynków gdzie zainstalowane są źródła ciepła na paliwo stałe jest utrudnione. Jeśli pojawi się obowiązek sprawozdawczości właścicieli budynków w zakresie posiadanych źródeł ogrzewania oraz informowania o przeprowadzonych modernizacjach – gmina będzie posiadać niemalże pełną wiedzę w tym zakresie. Wtedy dotarcie z informacją do wymaganych adresatów przestanie być problemem. W obecnej chwili, wg zapisów mówiących że już od przyszłego roku gmina ma zapewnić dotarcie z informacją do tych budynków wiąże się z dotarciem z informacją do wszystkich punktów adresowych, z wyłączeniem tych, co do których posiadamy już dane na temat ogrzewania zgodnego ze wspomnianą Uchwałą. Należałoby wydłużyć termin realizacji tego wymogu lub zmienić określenie z „każdego punktu adresowego, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe" na „możliwie największej ilości punktów adresowych, pod którym eksploatowana jest instalacja na paliwa stałe". Taki zapis pozwoli nam się z niego wywiązać na tyle rzetelnie na ile to możliwe.** • Przeprowadzenie inwentaryzacji źródeł ciepła i instalacji odnawialnych źródeł energii w budynkach mieszkalnych i budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy: o co najmniej 70% budynków do końca 2021 roku, o co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku. Dane powinny być wprowadzone do elektronicznej Bazy inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce.	oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. • Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono czas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. • Pobór próbki popiołu z paleniska jest jedyną w pełni obiektywną i wiarygodną metodą kontroli pod kątem spalania odpadów. Już samo zgłoszenie naruszenia przepisów ochrony środowiska przez mieszkańca jest podstawą do przeprowadzenia badań próbki. Wyniki badań stanowią ponadto niepodważalny dowód w przypadku dalszego postępowania. Mieszkańcy gminy powinni mieć świadomość skuteczności realizowanych kontroli. Brak prowadzenia poboru próbek popiołu nawet w minimalnym zakresie (liczbie), mieszkańcy mogą odebrać jako pobłażliwość ze strony gminy i w efekcie uznawać kontrolę za nieskuteczne narzędzie. W ramach działania określono minimalną liczbę kontroli z poborem próbki, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości finansowe gmin. Wymagany % kontroli z poborem próbki odnosi się ponadto jedynie do kontroli interwencyjnych. Jednocześnie podkreślić należy, iż zgodnie z art. 379 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska „*Marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz lub prezydent miasta sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów."*. Ponadto zgodnie z ust. 3 pkt. 3 tegoż artykułu „*Kontrolujący, wykonując kontrolę, jest uprawniony do przeprowadzania badań lub wykonywania innych niezbędnych czynności kontrolnych"*. • Liczba kontroli planowych została uzależniona od liczby mieszkańców, co również przekłada się na zabudowę na terenie gminy. Określenie liczby kontroli w liczbach bezwzględnych eliminuje również problem interpretacyjny po stronie gmin w zakresie roku odniesienia (liczby, rodzaju budynków, w oparciu o które należałoby wyznaczyć liczbę kontroli). Wyboru budynków, które obejmie kontrola, może dokonać gmina. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Po uruchomieniu CEEB115 należy podjąć współpracę z kominiarzami i powiatowymi inspektoratami nadzoru budowlanego w celu pełnej inwentaryzacji źródeł na paliwa stałe. Konieczna jest bieżąca aktualizacja bazy inwentaryzacji na podstawie danych przekazywanych przez właścicieli i zarządców budynków oraz pozyskiwanych w ramach prowadzonych kontroli. **W sprawie zapisu dotyczącego konieczności przeprowadzenia inwentaryzacji w 70% budynków do końca 2021 roku oraz co najmniej 90% budynków do 30 czerwca 2022 roku, wnioskujemy o wydłużenie tych terminów lub zmniejszenie ilości wymaganych inwentaryzacji. Gmina Dobczyce prowadzi kontrole połączone z inwentaryzacją, przekazujemy mieszkańcom ankiety do pozyskania danych wymaganych w Bazie Inwentaryzacji, udostępniliśmy także możliwość składania ankiet w formie elektronicznej. Mimo starań, w związku z brakiem obowiązku mieszkańców do sprawozdawczości w tym zakresie, na chwilę obecną Gmina Dobczyce posiada dane inwentaryzacji z ok. 50% budynków.** • Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli interwencyjnych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza116. a) Kontrole interwencyjne (reakcje na zgłoszenia naruszeń) powinny być wykonywane w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia. b) W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja administrowaną przez Urząd Marszałkowski, w ciągu 3 dni roboczych należy zaktualizować informację o podjętych działaniach i rezultatach kontroli. c) W przypadku co najmniej 10% prowadzonych kontroli interwencyjnych w skali roku należy pobrać i zlecić badanie próbki popiołu z paleniska. d) Kontrole interwencyjne powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków. **Kontrole interwencyjne i planowe są nieodzowną częścią działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Niestety, zapis o konieczności podjęcia kontroli w ciągu 1 dnia roboczego od zgłoszenia, w przypadku gmin nie posiadających Straży Miejskiej/Gminnej będzie trudne do realizacji, ze względu na mnogość obowiązków jakie posiadają pracownicy oddelegowani do prowadzenia kontroli. Wnioskujemy o wydłużenie tego terminu. W przypadku zgłoszeń dokonywanych przez aplikację Ekointerwencja – wnioskujemy o wydłużenie terminu aktualizacji informacji o podjętych działaniach do 7 dni.** **Zapis wprowadzający konieczność pobierania popiołu w 10% z kontrolowanych palenisk powinien zostać usunięty z Programu ochrony powietrza. Badanie odpadów paleniskowych jest kosztowną analizą, obciążającą budżet Gminy. Należy ją wykonywać**	Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. • Przygotowanie analizy skali ubóstwa energetycznego nie stanowi zobowiązania gminy do przystąpienia do Programu Stop Smog. Jednak w przypadku podjęcia takiej decyzji przez gminę, dokumentacja ta może przyspieszyć proces pozyskania środków oferowanych w ramach Programu. • W ramach 1% dochodów własnych gminnych wskazano również środki wydatkowane na wsparcie Programu Czyste Powietrze – nowy regulamin Programu umożliwia bowiem połączenie programów gminnych z Programem Czyste Powietrze. • Liczba kontroli prewencyjnych została ustalona mając na względzie możliwości gminy, uzależniając liczbę kontroli od liczby mieszkańców. Ponadto dla każdego ze stopni zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza liczba została już zmniejszona względem zaproponowanych założeń Programu biorąc pod uwagę opinie przedstawione przez samorządy gminne w prekonsultacjach. Uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Celem działań krótkoterminowych jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń wyznaczonych norm jakości

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		przede wszystkim w uzasadnionych przypadkach podejrzenia spalania odpadów lub innych niedozwolonych substancji. Wynik analizy stanowić będzie wtedy dowód w postępowaniu. • Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy lub we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza: a) Kontrole planowe w 2020 roku powinny objąć: • 20 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys., • 40 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., • 80 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., • 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. Kontrole planowe w 2021 i 2022 roku powinny corocznie objąć: • 60 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys., • 100 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., • 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., • 500 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. c) Kontrole planowe od 2023 roku powinny corocznie objąć: • 120 budynków w gminach o liczbie mieszkańców do 10 tys., • 200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 10 tys. a 20 tys., • 400 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys., • 1000 budynków w gminach o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. d) w Krakowie kontrole planowe powinny corocznie objąć wszystkie budynki, w których nadal eksploatowane są indywidualne paleniska na paliwa stałe z uwagi na obowiązującą na jego terenie tzw. uchwałę antysmogową dla Krakowa.117 e) Kontrole planowe powinny być połączone z aktualizacją danych w bazie ogrzewania budynków.	powietrza oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Kontrole prewencyjne są jednym z działań wskazanych w Załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych.*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		f) Gminy powinny przygotować wewnętrzną procedurę przeprowadzania kontroli palenisk pod kątem przestrzegania uchwały antysmogowej i zakazu spalania odpadów do 30 września 2021 roku. **W związku z proponowaną ilością prowadzonych kontroli planowych postulujemy o usunięcie z zapisów Programu ochrony powietrza koniecznej do wykonania liczby kontroli. Jak było to poruszane podczas poprzednich konsultacji społecznych i wnioskowane również przez przedstawicieli Krakowskiego Alarmu Smogowego – lepiej położyć większy nacisk na prowadzenie wnikliwych kontroli tam gdzie faktycznie występuje problem (kontrole interwencyjne) a odejść od obowiązku wykonania założonej „normy" kontroli, które wykonywane będą pobieżnie i nie będą przynosić zakładanych efektów. Można zamieścić zapis nakazujący prowadzenie tego typu kontroli, ale bez wskazania niezbędnej ilości.** • Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski: o Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog. o Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby. • Wsparcie mieszkańców gminy dotkniętych ubóstwem energetycznym: o Rekomendowane jest uruchomienie programu osłonowego w postaci dopłat do wyższych kosztów ogrzewania. o Rekomendowana jest realizacja przez gminę programu Stop Smog poprzez dofinansowanie wymiany kotłów i termomodernizacji. **Rozpoczęcie realizacji w Gminach programu Stop Smog wymaga przeprowadzenia szeregu szkoleń pokazujących szczegóły tego programu, wymaga również wyjaśnienia sposobui podstaw prowadzenia przez Gminę inwestycji na nieruchomościach będących własnością prywatną. Obowiązek utrzymania trwałości projektu nie powinien spoczywać na Gminie, ale na właścicielu nieruchomości.** • Rekomendowane jest przeznaczenie od 2021 roku w ramach budżetu gminy co najmniej 1% dochodów własnych na działania związane z ochroną powietrza, obejmujące m.in.: o zatrudnienie Ekodoradców oraz uruchomienie i obsługę punktów obsługi programu Czyste Powietrze,	

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		○ realizację programów dotacyjnych wspierających program Czyste Powietrze oraz programów osłonowych dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym, ○ kontrole w zakresie naruszeń przepisów o ochronie powietrza, ○ działania edukacyjno-informacyjne dotyczące ochrony powietrza, ○ inwentaryzację źródeł ogrzewania budynków w gminie, ○ termomodernizację budynków użyteczności publicznej. **Cieszy fakt rozszerzenia zakresu działań objętych 1% przeznaczonym na ochronę powietrza. Niemniej jednak w katalogu działań brakuje środków przeznaczanych na uruchamiane przez Gminy (własne) programy dotacyjne związane z wymiana źródeł ciepła.** **Dodatkowo wspomnieć trzeba również obecnie panująca pandemię, która w znacznym stopniu zmniejszy wpływy do budżetów najprawdopodobniej wszystkich JST. Może to bardzo negatywnie wpłynąć na możliwość wygospodarowania tych środków. Zwracam się z prośba o przesunięcie tego obowiązku z 2021 na 2022 rok.** • DZIAŁANIA KRÓTKOTERMINOWE ZE WZGLĘDU NA PRZEKROCZENIA POZIOMÓW DOPUSZCZALNYCH, DOCELOWYCH, ALARMOWYCH ORAZ POZIOMU INFORMOWANIA **Proponuję rozważenie zmniejszenia ilości obowiązkowych kontroli prewencyjnych spalania odpadów przy ogłoszonym II i III stopniu zagrożenia z 5 do 3 dla gmin o liczbie mieszkańców poniżej 20 tys.**	
1782	**Urząd Miasta Zakopane**	Urząd Miasta Zakopane opiniuje negatywnie projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska, w odniesieniu do punktów: 8.2.1. DZIAŁANIA DŁUGOTERMINOWE *2) Gmina, powiat i województwo zobowiązane są zapewnić, że od 2022 roku co najmniej 50%, a od 2025 roku 100% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez będące jej własnością budynki użyteczności publicznej będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych.*	**UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO** 1. W odniesieniu do obowiązku zapewnienia wykorzystania energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii, w Programie wskazano na szereg możliwości realizacji działania, które pozwolą wybrać optymalne rozwiązanie pod kątem prawnym, technicznym i finansowym: „*Cel może zostać osiągnięty poprzez:*

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		Cel może zostać osiągnięty poprzez: • *Inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE, zakup energii* • *Poświadczony gwarancją pochodzenia energii ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) wytwórcą energii z OZE* • *Udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzającej energię elektryczną z OZE* • *Dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *Zakup lub dzierżawę udziału w witrynie eksploatowanej instalacji OZE.* Uzasadnienie: W ocenie tut urzędu osiągnięcie tak wysokich wskaźników na wszystkich budynkach użyteczności publicznej w przypadku inwestycji we własne instalacje PV będzie wiązało się z bardzo wysokimi nakładami finansowymi które nie były wcześniej uwzględnione w wieloletniej prognozie finansowej. Z pozostałych alternatyw wskazanych w przytoczonym punkcie dostępne może być tylko zawarcie umowy PPA (z uwagi na lokalne uwarunkowania w formie Off-site) na dzień dzisiejszy nie jest możliwe rozpoznanie wszystkich aspektów w tym związanych przez co nie można wykluczyć że ostatecznie zawarcie umowy PPA okaże się niemożliwe. Należy mieć również na uwadze fakt że Urząd Miasta Zakopane i budynki gminne związane są już umowami na dostawę energii elektrycznej i wynikającymi z tego tytułu zobowiązaniami. Niemniej jednak stoimy na stanowisku że kierunek wskazany w tym punkcie powinien zostać zachowany jednak ze wskazaniem że jest to sugestia a nie warunek obligatoryjny. *7) Prowadzenie przez straż gminną lub międzygminną, upoważnionych pracowników gminy we współpracy z policją kontroli planowych w zakresie przestrzegania przepisów ochrony powietrza:* *b)kontrole planowe w 2021 i 2022 roku powinny corocznie objąć:* *200 budynków w gminach o liczbie mieszkańców między 20 tys. a 50 tys.* *c) Kontrole planowe od 2023 roku powinny corocznie objąć:* *400 budynków w gminach o liczbie mieszkańców 20 tys. a 50 tys.,* **Uzasadnienie:** Z dotychczasowych doświadczeń tut. Urzędu wynika że proces kontrolowania nieruchomości jest bardzo ważnym aspektem w dążeniu do poprawy jakości powietrza. Równocześnie prowadzenie kontroli najczęściej nie ogranicza się do samego stwierdzenia przestrzegania	• *inwestycję we własną instalację wytwarzającą energię elektryczną z OZE,* • *zakup energii poświadczony gwarancją pochodzenia energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub zawarcie bezpośredniej umowy PPA (Power Purchase Agreement) z wytwórcą energii z OZE,* • *udział w klastrze energii lub spółdzielni energetycznej wytwarzających energię elektryczną z OZE,* • *dzierżawę instalacji lub zakup energii od spółdzielni lub przedsiębiorstwa inwestujących w OZE na obiektach gminy* • *zakup lub dzierżawę udziału w wirtualnie eksploatowanej instalacji OZE*". Warto podkreślić, iż już obecnie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego mogą skorzystać z dofinansowania w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów, który oferuje środki m.in. na instalację odnawialnych źródeł energii. Termin zapewnienia, że co najmniej 50% energii elektrycznej zużywanej w ciągu roku przez budynki użyteczności publicznej gmin, powiatów i województwa będzie pochodziło ze źródeł odnawialnych, został ponadto zmieniony z roku 2022 na 2023, uwzględniając konieczność podjęcia odpowiednich działań w celu realizacji obowiązku. 2. Do kompetencji wójta, burmistrza oraz prezydenta gmin należy przeprowadzanie kontroli nie tylko w przypadku bezpośredniego zagrożenia środowiska, ale także kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska, stąd gmina powinna podejmować zarówno kontrole interwencyjne, jak i kontrole planowe. Co więcej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* w ramach corocznej sprawozdawczości przekazywanej Ministrowi Klimatu oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska Zarząd Województwa będzie wykazywał liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie przestrzegania wymagań określonych w uchwale antysmogowej oraz liczbę przeprowadzonych kontroli w zakresie spalania odpadów i pozostałości roślinnych, co wyraźnie wskazuje na rozróżnienie podstaw kontroli. Ponadto, uwzględniając uwagi gmin dotyczące ograniczonych zasobów kadrowych oraz możliwości finansowych, w Programie wskazuje się, że Zarząd oraz Sejmik

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		prawa lub jego łamania i nie odnosi się tylko do samego budynku lecz jest również związania z użytkownikami budynku. By kontrola miała sens w przypadku nieprzestrzegania przepisów konieczne jest edukowanie mieszkańców. Z tego powodu czas który przewidujemy na wykonanie jednej kontroli jest niejednokrotnie dużo większy niż zakładaliśmy na początku. Ponadto na ilość wykonywanych kontroli ma wpływ obecności mieszkańców (pora dnia kiedy wykonywana jest kontrola), konieczność dotarcia do miejsca kontroli, szereg dokumentów formalnych koniecznych do uzupełnienia, dostępność wykwalifikowanych pracowników lub strażników, występowanie innych sytuacji które wymagają interwencji czy wizji lokalnej w tym samym czasie. Z uwagi na powyższe skala kontroli wskazana w przedmiotowym punkcie będzie trudna do osiągnięcia. 8) *Przygotowanie do 30 września 2021 roku analizy problemu ubóstwa energetycznego w gminie, zgodnie z wytycznymi przygotowanymi przez Urząd Marszałkowski:* • *Przygotowanie bazy danych o osobach, które spełniają wymagania programu Stop Smog.118* • *Identyfikacja potrzeb inwestycyjnych w zakresie wymiany źródeł ciepła i termomodernizacji w budynkach, które zamieszkują ww. osoby.* Uzasadnienie: Zgodnie z opiniowanym projektem Programu Ochrony Powietrza punkt *Zadania Zarządu Województwa Małopolskiego i Sejmiku Województwa Małopolskiego* wytyczne do przygotowania bazy osób dotkniętych ubóstwem energetycznym zostaną udostępnione gminom do 31.03.2021. Na dzień dzisiejszy nie wiadomo na jakiej podstawie ma być wykonana baza która dotyka problemu jakim jest ubóstwo energetyczne a na jej podstawie został ustalony limit 6 miesięcy. Pracownicy Urzędu Miasta Zakopane brali udział w ogólnopolskich badaniach naukowych „Postrzeganie bezpieczeństwa energetyczno-ekologicznego miasta: prowadzonych w dniach 11.12.2019-27.03.2020r przez Wojskową Akademię Techniczną. Podczas badań pracownicy mogli przekonać się że problem ubóstwa energetycznego jest bardzo złożony i że zidentyfikowanie osób dotkniętych tym problemem, oraz dotarcie do niech nie jest procesem łatwym i oczywistym. W opinii tut. Urzędu czas na rzetelne rozpoznanie problemu ubóstwa energetycznego oraz jego skali jest zbyt krótki. Ponadto prosimy by wziąć pod uwagę stan wyjątkowy jakim jest pandemia koronawirusa i możliwość wystąpienia ponownego zaostrzenia reżimu sanitarnego który może znacząco utrudnić np. wykonywanie kontroli czy bezpośrednie pozyskanie danych od mieszkańców miasta – inwentaryzacja. Czasowe obostrzenia które miły miejsce w tym roku spowodowały zmniejszenie wpływów środków budżetu (szczególnie miejscowości turystycznych). Podejmowanie kolejnych zobowiązań finansowych wynikających z konieczności realizacji zapisów Programu ochrony powietrza może okazać się nie do udźwignięcia przez jednostki samorządu terytorialnego realizujące jeszcze wile innych działań między innymi w obszarze	Województwa Małopolskie zobowiązane są zapewnić w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2021-2027 dofinansowanie doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Na wniosek gmin do końca 2021 roku wydłużono podczas reakcji na zgłoszenie naruszenia oraz na przekazanie zgłaszającemu informacji o wynikach kontroli, odpowiednio do 2 dni roboczych oraz 5 dni roboczych. Od 1 stycznia 2022 roku obowiązywać będzie 1 dzień roboczy na podjęcie kontroli oraz 3 dni robocze na przekazanie informacji o kontroli. 3. Termin przygotowania analizy skali ubóstwa energetycznego został wydłużony do 30 czerwca 2022 r. Ponadto, by ułatwić zadanie gmin i zapobiec ewentualnym problemom ze wskazaniem grupy mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, Zarząd i Sejmik Województwa Małopolskiego zobowiązani zostali do dostarczenia wytycznych do przygotowania ww. analizy. Ponadto w Programie wskazano, iż analiza powinna obejmować przygotowanie bazy osób, które spełniają wymagania Programu Stop Smog, zgodnie z art. 11d ust. 1 pkt 1-4 ustawy *o wspieraniu termomodernizacji i remontów* (Dz. U. 2020 r. poz. 412) lub późniejszymi zmianami kryteriów programu, co powinno wyjaśniać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. 4. Działania naprawcze wyznaczone do realizacji w Programie ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Działania te zostały wskazane zgodnie z kompetencjami jednostek określonymi w aktach wyższego rzędu. Ponadto zgodnie z art. 74 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych, które wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska. Warto podkreślić, iż powtórne konsultacje społeczne i opiniowanie zmodyfikowanego projektu Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego zostały przeprowadzone ze względu na zmiany wprowadzone do projektu wynikające z sytuacji epidemicznej w kraju. Terminy na realizację większości działań zostały wydłużone, zmniejszono też ich zakres. Przedstawione zapisy uwzględniają zatem nowe warunki wdrażania Programu. Mimo zmian

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		ochrony środowiska a borykając się ze skutkami pandemii. Problemy finansowe spowodowane pandemią przekładają się również na sytuację finansową mieszkańców i ich skłonność do inwestycji. Obserwujemy zmniejszenie intensywności wymian źródeł ciepła w stosunku do roku 2019 w którym wymieniono prawie 200 starych kotłów. Powyższe przekłada się bezpośrednio na osiągnięcie celu podstawowego, jakim jest zredukowanie zanieczyszczenia powietrza do minimum do stanu wymaganego prawnie. Dziękuję za wysiłek jaki podejmuje Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego na rzecz poprawy jakości powietrza w całym województwie. Prosimy o uwzględnienie naszych uwag do projektu uchwały Sejmiku Województwa małopolskiego w sprawie przyjęcia Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego obejmującego strefy: Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów, strefa małopolska.	społeczno-gospodarczych obowiązkiem władz publicznych nadal jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jakości powietrza.
1783	**Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla** (*uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego*)	Kwestia ekonomiczna w Programie sprowadza się do kosztów środowiskowych, a nie kosztów dla mieszkańców. Dopiero na spotkaniu zostały one przedstawione. W tym kontekście należy zadać pytaniem dlaczego eliminujemy węgiel skoro jest najtańszy, krajowy, najbardziej dostępny? Około 70% domów do budynki słabo ocieplone, zatem dla większości z nich inne paliwo będzie niewspółmiernie drogie. Małopolska została podzielona na dwie części – nowoczesną, czyli te bogate i duże ośrodki i tę uboższą, czyli wsie i małe miasteczka, gdzie pozostają głównie ludzie starsi w starych domach. Dlaczego więc nie można pozostawić paliwa węglowego. Według ankiet przeprowadzonych przez klub KANTAR 34% gospodarstw domowych w kraju jest na skraju ubóstwa energetycznego. Dlaczego walczymy z paliwem jakim jest węgiel, a nie emisją skoro na rynku są dostępne kotły spełniające bardzo restrykcyjne wymogi Ecodesign oraz są paliwa wysokiej jakości. Producenci paliw również się do nich dostosowali. Dlaczego tym najuboższym nie możemy pozostawić możliwości korzystania z tych nowoczesnych urządzeń i paliwa węglowego?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Wielkość kosztów szacowanych do pokrycia przez mieszkańców została przedstawiona w Programie w ramach Rozdziału 6. Działania naprawcze, Działanie 1. Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej, Tabela Źródła finansowania działań. W przedstawionym projekcie Programu ochrony powietrza nie eliminuje się wykorzystania kotłów węglowych. Ogranicza się jedynie finansowanie tychże urządzeń ze środków publicznych. Jest to podyktowane nie tylko działaniami na rzecz ochrony powietrza, ale także ochrony klimatu – jest to działanie spójne ze strategią województwa małopolskiego. Węgiel wykorzystywany jako paliwo nie tylko emituje najwięcej zanieczyszczeń, ale także gazów cieplarnianych. Warto także zaznaczyć, iż wielokrotnie mieszkańcy województwa zgłaszają naruszenia związane z jakością sprzedawanego węgla. Wielokrotnie nie tylko nie spełnia on norm krajowych, ale jego parametry są znacznie niższe niż wymagane do zapewnienia wskaźnika emisji deklarowanego w ramach certyfikatu Ecodesign. Osiągnięcie wskaźnika emisji pyłów na poziomie 40 mg/m^3 w kotle spełniającym wymogi ekoprojektu wymaga zastosowania paliwa o konkretnych parametrach. Wydanie certyfikatu w tym zakresie oparte jest na badaniach przy zastosowaniu węgla o wartości opałowej większej niż 28 MJ/kg, a także konkretnych wymaganiach w zakresie zawartości wilgoci popiołu, części lotnych, podczas gdy przepisy krajowe nadal dopuszczają obrót paliwami o niższej jakości (parametrach). Dlatego też, zgodnie z powyższym, nie zakazuje się wykorzystania węgla w województwie, a zdecydowano o rezygnacji z finansowania ze środków publicznych urządzeń nim zasilanych. W ramach środków mieszkańców możliwe jest nadal instalowanie kotłów węglowych. Środki publiczne są ograniczone, dlatego muszą

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			być wykorzystywane w najbardziej efektywny sposób. Stosowanie węgla jako paliwa do ogrzewania wiąże się i z negatywnymi skutkami dla jakości powietrza, i ze zwiększeniem efektu cieplarnianego. W województwie małopolskim nadal będzie możliwe użytkowanie nowoczesnych urządzeń zasilanych węglem, jednak nie będą one od 2022 roku dotowane ze środków publicznych. Ponadto Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. Mając świadomość występowania zjawiska ubóstwa energetycznego w województwie małopolskim, w Programie przewidziano mechanizmy wsparcia osób z grupy ubóstwa, aby ograniczyć wpływ zmiany źródła ogrzewania na budżety mieszkańców. Samorządy gminne powinny szczególną uwagę zwrócić na mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym, dlatego też zobowiązane są do wykonania analizy w tym zakresie. Wsparcie najuboższych osób możliwe jest z wykorzystaniem Programu Stop Smog, który skierowany jest właśnie do tej grupy mieszkańców. Obecnie głównym źródłem finansowania wymiany źródła ogrzewania i termomodernizacji budynków jednorodzinnych jest rządowy Program Priorytetowy Czyste Powietrze. Dostępność zewnętrznych środków (niebędących środkami własnymi gmin) na finansowanie działań inwestycyjnych daje możliwość wykorzystania środków gmin np. na programy osłonowe. Zgodnie z ustawą o pomocy społecznej z dnia 12 marca 2004 roku, w tym w szczególności art. 17, który określa obowiązkowe i własne zadania gminy w zakresie pomocy społecznej, do kompetencji gminy należy realizacja działań związanych ze zwalczaniem i przeciwdziałaniem ubóstwu m.in. podejmowanie innych zadań z zakresu pomocy

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			społecznej wynikających z rozeznanych potrzeb gminy, w tym tworzenie i realizacja programów osłonowych.
1784	**Ogólnopolski Związek Producentów Warzyw** (*uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego*)	Po ostatnich protestach w marcu zwróciliśmy się do Ministerstwa Klimatu w sprawie wydania opinii o uchwale antysmogowej dla Krakowa. Jak mają się definicje zawarte w POP do opinii jaką otrzymało Stowarzyszenie od Ministra Klimatu? To radni podjęli decyzję w sprawie uchwały antysmogowej, a nie nakazują tego wymogi Unii Europejskiej. To co jest prezentowane (*w Programie*) zostało obalone w piśmie Ministra Klimatu, który wskazuje, że za te działania odpowiedzialny jest Urząd Marszałkowski. Ministerstwo w Klimatu w opinii umywa ręce i zostawia decyzję i odpowiedzialność Urzędowi Marszałkowskiemu w zakresie ograniczeń wynikających z uchwały antysmogowej. Rozmawiamy o czymś, co jest fikcją albo stworzone przez Efektywną Polskę, Polski Alarm Smogowy i jego siostry krakowskie. Wszystkie Alarmy Smogowe działają rzekomo dla dobra mieszkańców, a tak naprawdę są słupami korporacyjnymi Siemensa czy Boscha, wprowadzania nowych źródeł energii. We wrześniu będzie protest rolników przed Urzędem Marszałkowskim dla wszystkich poszkodowanych przez uchwałę antysmogową.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Art. 96 ustawy POŚ nadaje uprawnienie Sejmikowi Województwa do podjęcia uchwały, która ma na celu ochronę zdrowia lub środowiska poprzez wprowadzenie ograniczeń lub zakazów prowadzenia instalacji w których następuje spalanie paliw. Sejmik Województwa Małopolskiego po 11 latach walki ze smogiem postanowił podjąć tego rodzaju uchwałę, pierwszą w skali kraju. Spowodowane to było między innymi brakiem narzędzi i mechanizmów wprowadzania efektywnych działań z poziomu kraju. Dotychczasowe działania były nieskuteczne, a jakość powietrza w Małopolsce była najgorsza w kraju. Skutki uchwały antysmogowej mają swoje pozytywne oddziaływania w postaci poprawy jakości powietrza. Poprawa jakości powietrza na terenie Krakowa jest ponadto wyraźniejsza niż w pozostałej części Małopolski, na co wskazują pomiary stężeń zanieczyszczeń, szczególnie w okresie grzewczym. W nawiązaniu do opinii Ministra Klimatu dotyczącej możliwości wyłączenia spod wymagań uchwały instalacji zasilanych paliwami stałymi wykorzystywanymi w rolnictwie, należy wskazać, iż ewentualne wyłączenia należy rozważać przy uwzględnieniu zapisów art. 96 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, jak również innych aktów prawnych. Niezbędne jest przede wszystkim uwzględnienie wynikającej z art. 32 Konstytucji zasady równości wobec prawa. Zgodnie z tą zasadą wszystkie podmioty podobne muszą być traktowane tak samo. W celu wyłączenia spod zapisów uchwały antysmogowej określonej grupy podmiotów (np. rolników), konieczne jest uzasadnienie, dlaczego grupy te są odmienne od pozostałych i dlaczego ta odmienność uzasadniałaby ich wyłączenia spod zakresu uchwały. Oznacza to, że wyłączenie pewnych podmiotów byłoby uzasadnione jedynie przy łącznym spełnieniu następujących warunków: • nie naruszy to celów uchwały antysmogowej, a więc osiągnięcia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń powietrza, • będzie konieczne, aby chronić inną wartość konstytucyjną spośród takich wartości jak bezpieczeństwo, porządek publiczny, ochrona środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób, • będzie proporcjonalne tzn. waga interesu, któremu ma służyć różnicowanie jest w odpowiedniej proporcji do wagi interesów, które zostaną naruszone. Wobec powyższego w Programie wskazano w zadaniu Zarządu Województwa (pkt. 2) dotyczącym przygotowania i przyjęcia uchwał antysmogowych na wniosek gminy (na podstawie art. 96 Poś), w przypadku objęcia instalacji funkcjonujących na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			terenie gminy ustaleniem wymagań w zakresie ochrony środowiska na podstawie art. 154 ustawy Prawo ochrony środowiska do poziomu zapewniającego osiągnięcie dopuszczalnych i docelowych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, gmina może wnioskować o wyłączenie tych rodzajów instalacji z wymagań uchwały antysmogowej. Rozwiązanie to zapewni zachowanie celu uchwały antysmogowej, jakim jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, uwzględniając problemy. Wobec tego na wniosek gminy, na terenie której obowiązuje bądź ma obowiązywać uchwała, podmioty mogą być wyłączane spod jej wymagań przy objęciu instalacji przez nich eksploatowanych obowiązkiem ograniczenia oddziaływania na środowisko.
1785	**Osoba prywatna** (*uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego*)	1. Pojawiła się jedna ważna kwestia, którą należy wziąć pod uwagę przy Programie ochrony powietrza. 24 czerwca w Unii Europejskiej zapadła decyzja dotycząca funduszu sprawiedliwej transformacji - nie będzie popierał on projektów opartych na gazie i węglu - jak ma się to do zapisów w POP? 2. Dlaczego w Projekcie POP jest brak spójności? Zastosowano nielogiczny podział na paliwo stałe i paliwo odnawialne, a paliwa dzieli się na kopalne i odnawialne. Biomasę w POP wrzuca się w paliwa stałe. Dlaczego w Projekcie POP nie wspomina się o biomasie leśnej tylko o biomasie rolniczej? 3. Biomasa leśna jest tania i to jest lokalny zasób, pozwalający mieszkańcom na niezależność energetyczną. Działanie krótkoterminowe – zakaz stosowania wszystkich urządzeń na paliwa stałe. Jakie paliwo zapewni mieszkańcom ciepło w momencie braku zasilania w energię elektryczną?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w *Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim*, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. W Programie wskazuje się, ze urządzenia gwarantujące emisję cząstek stałych nie wyższą niż 20 mg/m^3, zasilane biomasą, powinny być preferowane w ramach programów dofinansowań. Transformacja energetyczna w większym stopniu skupia się na ograniczeniu emisji dwutlenku węgla, która nie jest podstawą realizacji działań wskazanych w Programie. Działania zawarte w programie skupiają się na ograniczeniu emisji pyłów oraz benzo(a)pirenu ze źródeł powodujących taką emisję. W Programie nie preferuje się wykorzystania gazu oraz urządzeń zasilanych gazem. Zwraca się bowiem uwagę na fakt, iż strategia poprawa jakości powietrza musi być wdrażana przy jednoczesnej dbałości o klimat. W działaniu

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			1 Ograniczenie niskiej emisji i poprawa efektywności energetycznej pkt. 1 wskazuje się w obowiązkach wszystkich instytucji publicznych: „Dodatkowo należy zapewnić preferencje w postaci wyższego dofinansowania dla pomp ciepła, paneli fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych, instalacji grzewczych podłączanych do ciepłowni geotermalnych oraz kotłów na biomasę o emisji pyłu do 20 mg/m³ (przy 10% O2).” Brak jest zatem podstaw do przedstawiania tezy, iż w Programie promuje się wykorzystanie gazu. Nie można jednak pomijać rozwoju sieci gazowych, które z pewnością wpłyną na strukturę wykorzystywanych urządzeń, dlatego też analiza w tym zakresie została ujęta w Programie. 2. Zgodnie z ustawą z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Dz. U. z 2019 r. poz. 660, 1527, z 2020 r. poz. 284. w art. 4a wskazana została definicja paliw stałych. W ramach definicji paliw stałych ujęta jest również biomasa pozyskiwana z drzew i krzewów oraz biomasa roślinna z rolnictwa. Dlatego ujęcie w Programie paliw stałych jest prawidłowe. Paliwa stałe mogą być natomiast rozróżnione na paliwa kopalne i paliwa odnawialne, ale jest to dodatkowy podział rodzajów paliw stałych. W Programie nie pomija się określonych rodzajów biomasy – działania związane z jej wykorzystaniem nie rozróżniają rodzajów biomasy, a wskazują je łącznie, tj. w grupie tej znajduje się również biomasa leśna. Zakaz eksploatacji kominków oraz miejscowych ogrzewaczy na paliwa stałe dotyczy sytuacji, kiedy ogłoszony jest trzeci stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza i w sytuacji, kiedy kominek bądź miejscowy ogrzewacz powietrza NIE STANOWIĄ GŁÓWNEGO ŹRÓDŁA OGRZEWANIA. Gdy brak jest możliwości zasilania energią elektryczną, nie istnieje możliwość zastosowania alternatywnego źródła energii, zatem możliwe będzie wykorzystanie źródła na paliwo stałe. Uwaga jest zatem bezzasadna.
1786	**Przedsiębiorca** (*uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego*)	Kierunek wyznaczony przez Unię Europejską odnośnie osiągnięcia neutralności klimatycznej jest pożądany, jednak należy zwrócić uwagę że przyjęty będzie projekt rewolucyjny, a nie ewolucyjny. Unia Europejska nie ogranicza możliwości używania paliw stałych. W innych Programach też jest mowa o tym, że przemysł nie wpływa w znaczący sposób na jakość powietrza dzięki technice. Państwo w programie staracie się zniwelować całkowicie używanie paliw kopalnianych, podczas gdy np. piece starego typu, które chcą Państwo wyeliminować poprzez uchwałę antysmogową, co jest słuszne, emitują około 200 mg pyłu, a nowe emitują 60 mg pyłu. Przeliczenie tego na emisję pokaże, że to powietrze będzie dużo czystsze bez znacznych nakładów finansowych. W Programie wskazują Państwo, że nie będzie można finansować pieców na paliwo stałe czy też na biomasę. Jednak program Czyste Powietrze to program rządowy. Czy można prawnie tak zakazać tego finansowania?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działania związane z ograniczeniem finansowania ze środków publicznych określonych rozwiązań mają na celu zapewnienie również w dłuższej perspektywie struktury urządzeń grzewczych, która pozwoli na doprowadzenie i utrzymanie wymaganych norm jakości powietrza. Skupienie się w Programie na działaniach przynoszących największy efekt jest konieczne ze względu na ograniczony czas na realizacje Programu, jak i uchwały antysmogowe. Środki publiczne powinny być wydawane w jak najbardziej efektywny sposób. Wydatkując je na działania związane z ochroną powietrza powinno się w największym stopniu dofinansowywać rozwiązania o najmniejszym wpływie na jakość powietrza.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			W skali województwa eliminuje się jedynie niskosprawne urządzenia, które powodują powstawanie znacznej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Dlatego też wprowadzona została uchwała antysmogowa dla Krakowa oraz Małopolski. Działanie to jest zgodne z regulaminem Programu Czyste Powietrze, gdyż po wprowadzonych zmianach (z dniem 15 maja 2020 r.) konieczne jest uwzględnianie zapisów Programów ochrony powietrza w poszczególnych województwach.
1787	**Zastępca Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Naszym zadaniem jest nadzorowanie realizacji Programu ochrony powietrza. W tym Programie doceniamy elementy bardzo istotne dla prowadzenia kontroli. Pierwsza sprawa to inwentaryzacja urządzeń grzewczych w gminach. Bardzo ważne jest, aby gminy dobrze prowadziły inwentaryzację. Drugim elementem jest powołanie straży międzygminnej palenisk u osób prywatnych. Nie walczymy z paliwami stałymi natomiast zabiegamy o to, aby urządzenia niskosprawne zostały jak najszybciej wyeliminowane. Zadaniem podstawowym jest do 2023 roku wyeliminowanie urządzeń pozaklasowych. To zdecydowanie poprawi sytuację. W związku z tym wprowadziliśmy uwagę do Programu, żeby każda Gmina dopilnowała do 2023 roku, aby nie było więcej niż 20% urządzeń grzewczych pozaklasowych, a w roku 2024 ograniczyła ich ilość do 10%, gdyż mogą wystąpić problemy z ich całkowitą eliminacją. Ważne jest aby kontrole organizowane przez gminę reagowały na spalanie odpadów, a także na spalanie niewłaściwych paliw. Nie wolno spalić mułów i flotów.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie wprowadza się działania mające na celu zwiększenie skuteczności egzekwowania zakazu spalania odpadów i pozostałości roślinnych. Do tego celu utworzona została już aplikacja Ekointerwencja, która pozwala na zgłaszanie naruszeń przepisów o ochronie środowiska. W Programie zobowiązuje się gminy, które zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* są zobowiązane do podejmowania działań kontrolnych, do reagowania na zgłoszenia. W Programie wyznacza się czas reakcji oraz wskazuje na obowiązek poboru próbki popiołu w przypadku 10% kontroli interwencyjnych. Ponadto we wszystkich gminach wprowadzone zostaną wewnętrzne procedury kontroli oparte na wytycznych przygotowanych przez Urząd Marszałkowski. W Programie przewidziane zostało ponadto współfinansowanie ze środków RPO na lata 2021-2027 doposażenia straży międzygminnych przeprowadzających kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska. Pozwoli to na powołanie jednostek, których głównym zadaniem będzie przeprowadzanie kontroli i jednoczesne odciążenie pracowników gmin, którzy obecnie zajmują się tematyką ochrony środowiska. Zarząd Województwa jest świadomy, jak istotnym działaniem jest sporządzenie pełnej inwentaryzacji źródeł ogrzewania, dlatego działanie to zostało wskazane do realizacji. Ponadto w oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. Inwentaryzacja urządzeń jest niezbędna do efektywnego planowania strategii ochrony powietrza. 3. **Dodatkowo wszystkie działania w Programie koncentrują się na uzyskaniu jak najlepszej jakości powietrza w najkrótszym możliwym czasie. Ważne jest, aby udało się wymienić jak największą liczbę pozaklasowych urządzeń. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska gmina jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in.**

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>jest uchwała antysmogowa. Posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy. Wskaźnik ten został jednak zmodyfikowany i doprecyzowany, by nie był błędnie interpretowany jako przyzwolenie na nieprzestrzeganie zapisów uchwały.</td></tr>
<tr><td>1788</td><td>Osoba prywatna
(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)</td><td>W programie znajduje się kalkulacja średnich kosztów inwestycyjnych dla nowych kotłów. Kalkulacja ta szacuje, że wymiana kotła na kocioł gazowy lub nowoczesny węglowy kosztować będzie około 15 000 zł. Natomiast wymiana na odnawialne źródła ciepła według Programu ma oscylować w granicach 28 000 zł. Koszty te zostały dwukrotnie zaniżone gdyż na rynku nowoczesny kocioł węglowy z usługą montażu to kwota w granicach 25 000 zł – 30 00 zł. OZE kosztuje około 35-45 tys. zł. Celowe zaniżenie kosztów mające wywołać wrażenie niskiego nakładu własnego jest manipulacyjnym podejściem do użytkowników i posiadaczy instalacji grzewczych. Nie można przedstawiać zafałszowanych kosztów, gdyż użytkownicy chcący wymienić swoje urządzenie muszą być świadomi, jakiego zadania się podejmują. W ten sposób nie będą mogli zgromadzić odpowiedniej ilości środków lub w trakcie inwestycji mogą się zniechęcić i wrócić do poprzedniego rodzaju paliwa. Czy jest to preferowane podejście do czystego powietrza?</td><td>UWZGLĘDNIONO

Program ochrony powietrza bazuje na różnych wskaźnikach emisji i różnych wskaźnikach kosztów. Do obliczeń przyjęto średnie koszty instalacji dla urządzeń odnawialnych źródeł energii od kolektorów słonecznych poprzez pompy ciepła powietrzne, jak i pompy gruntowe. Ze względu na fakt, że rozpiętość cenowa urządzeń na rynku jest znaczna przyjęto koszty średnie. Warto pamiętać, iż stosowane rozwiązania mogą łączyć kilka technologii w różnym zakresie i kombinacjach. Ponadto, by możliwe było sporządzenie w największym stopniu dokładnej analizy w zakresie kosztów wdrożenia uchwały antysmogowej, konieczne jest przeprowadzenie pełnej inwentaryzacji w gminach. Jest to podstawą do sięgania po różnego rodzaju środki zewnętrzne na dofinansowanie wymiany źródeł ogrzewania. Istotną kwestią jest również fakt, iż szeroki wachlarz dostępnych źródeł dofinansowania – nadal realizowany projekt w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, Program Czyste Powietrze, ulga termomodernizacyjna, Program Stop Smog, Program Mój Prąd, Fundusz Termomodernizacji Remontów pozwolą ograniczyć koszty konieczne do poniesienia przez mieszkańców.
<table>
<tr><td></td><td>Cena minimalna</td><td>Cena maksymalna</td><td>Średnia</td></tr>
<tr><td>Pompy ciepła</td><td>27 000 zł</td><td>60 000 zł</td><td>43 500 zł</td></tr>
<tr><td>Kolektory słoneczne</td><td>8 000 zł</td><td>22 000 zł</td><td>15 000 zł</td></tr>
<tr><td>Panele fotowoltaiczne</td><td>20 000 zł</td><td>30 000 zł</td><td>25 000 zł</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>Dla pozostałych urządzeń również przyjęto średnie koszty biorąc pod uwagę znaczne ich zróżnicowanie:
<table><tr><td rowspan="2">Rodzaj działań naprawczych</td><td colspan="3">Koszty inwestycyjne</td></tr><tr><td>Cena minimalna</td><td>Cena maksymalna</td><td>Średnia</td></tr><tr><td>Podłączenie do sieci ciepłowniczej</td><td>10 000 zł</td><td>30 000 zł</td><td>20 000 zł</td></tr><tr><td>Ogrzewanie elektryczne</td><td>7 000 zł</td><td>9 000 zł</td><td>8 000 zł</td></tr><tr><td>Kotły węglowe Ekoprojekt zasilane automatycznie</td><td>10 000 zł</td><td>25 000 zł</td><td>17 500 zł</td></tr><tr><td>Kotły Ekoprojekt na biomasę zasilane automatycznie</td><td>10 000 zł</td><td>25 000 zł</td><td>17 500 zł</td></tr><tr><td>Kotły gazowe</td><td>9 000 zł</td><td>17 000 zł</td><td>13 000 zł</td></tr><tr><td>Kotły olejowe</td><td>10 000 zł</td><td>12 000 zł</td><td>11 000 zł</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>1789</td><td>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kominki i Piece
(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)</td><td>Należy zwrócić uwagę na konsekwentną edukację na temat prawidłowego, współprądowego spalania paliw stałych w piecach na poziomie miast czy gmin. Istnieją metody, które pozwalają w krótkim terminie wyeliminować zagrożenia smogowe. Metodami takimi można zadziałać w szybkim tempie, gdyż w krótkim czasie nie uda się wymienić wszystkich wysokoemisyjnych kotłów. W programie nie ma mowy o edukacji w zakresie prawidłowego spalania. Można zadziałać w źródło smogu, dlatego apeluje do włodarzy Małopolski, aby wziąć przykład z takich gmin jako Mosina, Wągrowiec, które wprowadziły uchwały nakazujące współprądowe spalanie i ten efekt jest widoczny. W Krakowie takiego efektu działań antysmogowych nie widać.

Polska biomasa leśna jest dostępna i jest odnawialnym źródłem energii.</td><td>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO

Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry” jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji</td></tr>
</table>

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. Dostępne środki finansowe są ograniczone, dlatego kieruje się je na rozwiązanie źródła problemu, a nie jego doraźne ograniczenie, co nie gwarantuje długotrwałego osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji. Ponadto dotychczas prowadzona na szeroką skalę edukacja prawidłowych metod spalania nie przynosi wymiernych efektów ograniczania emisji, dlatego nie należy traktować jako rozwiązanie problemu jakości powietrza. **Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe.**
1790	**Przedsiębiorca** (*uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	4. Zwracam uwagę wszystkim, którzy walczą ze smogiem, ze złym spalaniem, z dymem, aby nie miksować dwóch paliw: węgla i drewna. Chciałbym zwrócić uwagę na aspekt spalania drewna, które jest najczystszym, odnawialnym źródłem energii. Palenie drewnem działa na psychikę, bo przez pół roku w naszym kraju mamy mało słońca. Nie można prowadzić polityki, że węgiel i drewno to jedno paliwo. Jego sposób spalania, ilość związków czy skład wskazuje, że to różne rodzaje paliw.	**UWZGLĘDNIONO** W programie ochrony powietrza nie miksuje się dwóch rodzajów paliw ani urządzeń do ich spalania. Występuje rozróżnienie zarówno w zakresie emisji, jak i rodzajów urządzeń poddanych działaniom naprawczym. Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. W Programie podkreśla się konieczność stosowania preferencji dla źródeł odnawialnych.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			4. Zgodnie z ustawą z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Dz. U. z 2019 r. poz. 660, 1527, z 2020 r. poz. 284. w art. 4a wskazana została definicja paliw stałych. W ramach definicji paliw stałych ujęta jest również biomasa pozyskiwana z drzew i krzewów oraz biomasa roślinna z rolnictwa. Dlatego ujęcie w Programie paliw stałych jest prawidłowe.
1791	**Gmina Wadowice** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Należy zwrócić uwagę na zapisy dotyczące inwentaryzacji urządzeń w gminach. Na chwilę obecną nie ma podstaw, nie ma prawa, które nakazałoby przekazanie danych. Należy zacząć od podstaw, od prawa, bo na razie można tylko monitować i prosić o udostępnienie informacji - i tak od trzech lat. Nie ma podstawy prawnej, aby zrobić dobrą, rzetelną i kompletną inwentaryzację urządzeń. Cały czas jest to inwentaryzacja niepełna. Wskazujemy na konieczność powstania podstawy prawnej mówiącej o obowiązku podania przez mieszkańca informacji na temat źródła i sposobu ogrzewania. Skoro gmina nie jest w stanie przeprowadzić rzetelnej inwentaryzacji i kontroli to w jaki sposób będzie w stanie określić ilość kotłów jaka pozostała? Chciałbym również zwrócić uwagę na fakt przerzucania odpowiedzialności za kontrolę podmiotów gospodarczych na gminy. Kontrole te powinny być prowadzone przez WIOŚ. Chciałbym zapytać, jak szybko WIOŚ reaguje na zgłoszenia z ekointerwecji?	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku *w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych* dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. **Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* w ramach działań kontrolnych gmina powinna realizować zadania zgodnie ze swoimi kompetencjami nałożonym w ww. ustawie. Takie też obowiązki nakłada się na gminy w Programie. W Programie zostały zapisane również działania kontrolne do realizacji przez WIOŚ. Jednak z uwagi na fakt, iż to Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska jest organem kontrolującym wdrożenie Programu ochrony powietrza, możliwe jest jedynie wskazanie rekomendacji w zakresie jego działań.**
1792	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Chciałbym odnieść się do punktu, w którym mowa o tym, że gminy mają zapewnić, że liczba urządzeń grzewczych pozaklasowych w roku 2023 nie może być wyższa niż 30% wszystkich urządzeń – ten zapis jest sprzeczny z uchwałą antysmogową. Należy zdecydować się, czy wprowadzamy uchwałę antysmogową czy jej rozmycie. Oczywiste jest, że w praktyce nie osiągniemy 100% wymiany urządzeń. Rozumiem, że ten wskaźnik został wprowadzony jako narzędzie oceny skuteczności działań gmin w zakresie realizacji POP, ale nie jest to dobre kryterium. Gmina nie może nikogo zmusić do wymiany pieca. Gminy powinny być rozliczane z innych zadań np. edukacji, kampanii informacyjnej i ilości kontroli. W większości gmin liczba kontroli jest realizowana poniżej wymogów, które obecny POP nakłada. Obecnie w POP również znajdują się zapisy odnośnie kontroli, jakie powinny być realizowane. Są one zbyt małe. Każdy punkt adresowy powinien być skontrolowany. Pozwalamy na nieegzekwowanie zapisów uchwały.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Uchwała antysmogowa dla województwa małopolskiego jako akt prawa miejscowego nakłada na Małopolan obowiązek wymiany starych kotłów niespełniających wymogów określonych w ww. uchwale na nowe ekologiczne źródła ciepła. Zgodnie z art. 379 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* gmina (wójt, burmistrz, prezydent miasta) jest organem kontrolnym w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska, którym m.in. jest uchwała antysmogowa. Gmina posiada zatem realne narzędzie do egzekwowania wymiany urządzeń niespełniających wymagań uchwały. Ponadto wszystkie działania, do realizacji których zobowiązane zostały gminy w Programie, powinny mieć odzwierciedlenie w stopniu wdrożenia uchwały antysmogowej. Każda z gmin powinna dążyć w tychże działaniach do rzeczywistej redukcji emisji zanieczyszczeń na jej obszarze. By zatem móc ocenić wpływ działań gminy na poziom realizacji wymian źródeł niespełniających wymagań uchwały antysmogowej, konieczne jest wprowadzenie wskaźnika, który stanowi minimalny cel strategii realizowanej przez gminy.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			Działanie związane z zapewnieniem określonego udziału urządzeń spełniających wymagania uchwały antysmogowej zostało jednak przeredagowane. Udział urządzeń niespełniających wymagań uchwały odniesiony został do liczby wszystkich zainstalowanych urządzeń na terenie gminy, a wartość procentowa zmodyfikowana. Ponadto wskazano, że zapis ten jest kierowany do gmin, a nie do eksploatujących instalacje, jak to ma miejsce w przypadku uchwał antysmogowych. Podkreślono, iż realizacja przedmiotowego zapisu nie oznacza przyzwolenia na nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. **Liczba kontroli planowych do przeprowadzenia w gminach wyznaczona została w oparciu o sprawozdania z realizacji Programu ochrony powietrza, biorąc pod uwagę wskaźniki osiągane przez najaktywniejsze gminy. Wyznaczaniu działań naprawczych, w tym obowiązków kontrolnych, podobnie jak wszystkich innych działań przedstawionych w projekcie, musi towarzyszyć szeroka analiza w zakresie możliwości finansowych i kadrowych gmin, które są zróżnicowane w skali województwa. Wyznaczanie wyższej, jednak w przypadku znaczącej liczby gmin nierealnej do przeprowadzenia, liczby kontroli prowadzić może do uzyskania odwrotnego efektu niż zamierzony. Zarząd Województwa stara się w ramach nowej unijnej perspektywy finansowej dostarczyć gminom niezbędne narzędzia do kontroli: wsparcie w postaci m.in. szkoleń oraz przede wszystkim pomoc finansową w utworzeniu jednostek, które zajmować się będą jedynie kontrolą. Nakładanie na gminy obowiązków, które z dużym prawdopodobieństwem w aktualnych realiach nie zostałyby wypełnione, doprowadziłoby pogorszenia ich sytuacji finansowej i w efekcie ograniczyłoby realizację działań naprawczych. Nie jest to celem działań Województwa. Obecnie zaproponowane wskaźniki w zakresie liczby kontroli są możliwe do przeprowadzenia przez gminy, na co wskazują dotychczasowe wyniki sprawozdań. Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska powinien wobec tego podczas kontroli ocenić poziom realizacji działań, na które gmina ma realny wpływ i które nie przekraczają jej możliwości.**
1793	**Małopolski Cech Zdunów i Zawodów Pokrewnych** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania*	Nasza propozycja przedyskutowania na poważnie naszej wizji Programu POP już na etapie tworzenia tego programu nie została przyjęta. Obecny POP jest kontynuacją poprzednich POP. Uwagi naszego Cechu są merytorycznie ignorowane. Dlaczego powtarza się błędne wykazywanie wskaźników do obliczania wysokości emisji ze spalania drewna. Wskaźniki przyjęte do obliczenia emisji z drewna są błędne. Błąd powtarzany jest od 10 lat. Został on popełniony kiedyś przez jakichś ekspertów i jest powtarzany także przez KOBIZE. Zostaliśmy wprowadzeni w błąd przez ekspertów. Emisja z biomasy drzewnej jest trzydziestokrotnie niższa niż zostało to przyjęte w obliczeniach przynajmniej poprzednich POP-	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Przy konstruowaniu Programu ochrony powietrza konsultowano się z szerokim gronem specjalistów z różnych zakresów. Między innymi do opracowania bazy emisji na potrzeby Programu ochrony powietrza już w 2016 roku korzystano z różnych źródeł wskaźników emisji opracowanych przez zespoły ludzi i instytucje zajmujące się tego rodzaju tematyką. Metodyka stworzenia bazy danych o emisji

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>ów. Trudno było nam znaleźć, jaki wskaźnik został przyjęty w tym POP-ie – można się domyślać, że jest wyższy, tak jak obliczaliśmy. Gdyby uwzględnić ten fakt, to w miejsce wszystkich ograniczeń, które dotyczą w POP-ie urządzeń, w których spala się biomasę leśną, drzewną – kominków, pieców należałoby wprowadzić systemy promocji, wsparcia.

Nie może być tak, że nie słucha się branży jednej z najważniejszych w zakresie systemów grzewczych, przy tworzeniu Programów ochrony powietrza.

Różnica wynikająca z błędu dot. wskaźnika całkowicie każe zmienić podejście do drewna. W tej formie POP nie pozwala mieszkańcom korzystać z taniego źródła ciepła.

Pół POP jest o karaniu ludzi za brak wymian. POP powinien pełnić funkcję edukacyjną.</td><td>była również przedmiotem konsultacji przed opracowaniem Programu ochrony powietrza.

W celu diagnozy jakości powietrza wykorzystane zostały wskaźniki emisji zanieczyszczeń zgodne z rekomendacją Ministerstwa Środowiska (obecnie Klimatu), tj. wskaźniki wykorzystane przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami. W Programie zapisano również, że w celu przeprowadzenia modelowania wariantów działań naprawczych, wykorzystano Bazę inwentaryzacji przygotowaną na potrzebę Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego. Było to konieczne ze względu na fakt, iż baza emisyjna udostępniona przez KOBiZE nie zawiera danych o rodzaju ogrzewania w danej lokalizacji, a jedynie wynikową emisję zanieczyszczeń. W tak stworzonej bazie nie ma zatem możliwości wprowadzenia zmian w zakresie rodzaju wykorzystywanego źródła ciepła, co stanowi podstawę analizy zmian w stężeniu zanieczyszczeń. Z tego względu, co również zostało przedstawione w Programie, by dokonać wyznaczenia wielkości emisji zanieczyszczeń według poszczególnych scenariuszy działań naprawczych, wykorzystano Bazę inwentaryzacji, która została stworzona na potrzebę Programu. Dzięki temu możliwe było wykorzystanie dokładniejszych danych, tj. informacji o rodzaju ogrzewania w danej lokalizacji. Do wyliczeń w Programie ochrony powietrza zostały przyjęte różnego rodzaju wskaźniki emisji ze spalania drewna, ze względu na różne rodzaje urządzeń. Wskaźniki te pochodzą z różnych źródeł literaturowych m. in. ICHPW, EMEP. Posłużono się również wskaźnikami opracowanymi przez Panią dr Krystynę Kubicę w ramach pracy „Założenia bazy danych wskaźników emisji dla kalkulatora emisji zanieczyszczeń z urządzeń grzewczych na paliwa stałe” z 2015 roku.

Wskaźniki te posłuży również do wyliczania efektów ekologicznych dokonywanych wymian. W zakresie pyłu PM10 ze spalania drewna zastosowano następujące wskaźniki. Zostały one dodano do Programu.

<table>
<tr><td></td><td></td><td>Pył całkowity</td><td>Pył PM10</td></tr>
<tr><td>umowne STARE, pozaklasowe</td><td>Ręczny/automatyczny</td><td>798</td><td>760</td></tr>
<tr><td>kocioł klasa 3</td><td>ręczny</td><td>114</td><td>108</td></tr>
<tr><td>kocioł klasa 4</td><td>ręczny</td><td>52</td><td>49,5</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><td>kocioł klasa 5</td><td>ręczny</td><td>40</td><td>36</td></tr>
<tr><td>kocioł Ekoprojekt</td><td>ręczny</td><td>40</td><td>36</td></tr>
<tr><td>kocioł klasa 3</td><td>automatyczny</td><td>52</td><td>49,5</td></tr>
<tr><td>kocioł klasa 4</td><td>automatyczny</td><td>25</td><td>23,68</td></tr>
<tr><td>kocioł klasa 5</td><td>automatyczny</td><td>20</td><td>18</td></tr>
<tr><td>kocioł Ekoprojekt</td><td>automatyczny</td><td>20</td><td>18</td></tr>
<tr><td>piece kaflowe, trzony, kozy</td><td>bez redukcji</td><td>706</td><td>672</td></tr>
<tr><td>piece kaflowe, trzony, kozy</td><td>z redukcją zanieczyszczeń</td><td>177</td><td>168</td></tr>
<tr><td>piece kaflowe, trzony, kozy</td><td>Ekoprojekt</td><td>21</td><td>20</td></tr>
<tr><td>umowne NOWE</td><td>R/A</td><td>19</td><td>18</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>1794</td><td>Przedsiębiorca
(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjneg</td><td>Główna niespójność w Programie to nietrzymanie się definicji OZE. Twórcy powinni się zapoznać z ustawową definicją. Drewno powinno być traktowane na równi z innymi OZE. W planie działań krótkoterminowych rekomendowane jest powstrzymanie się od palenia w kominkach. Należałoby wymienić więcej przykładów, bo nie wiadomo dlaczego kominki są stygmatyzowane.

Obliczony efekt ekologiczny dla powstrzymania się od wykorzystania kominka pokazuje, że może lepiej zająć się kontrolami tych, którzy palą śmieci niż tymi którzy palą w kominkach, bo efekt jest znacznie większy.</td><td>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO

Drewno i jego pochodne w Programie zaliczane są do paliw stałych zgodnie z definicją z ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw.

Biomasa zestawiana jest z węglem ze względu na fakt, iż oba te źródła są paliwami stałymi, których spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by</td></tr>
</table>

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. W Programie wskazuje się, ze urządzenia gwarantujące emisję cząstek stałych nie wyższą niż 20 mg/m^3, zasilane biomasą, powinny być preferowane w ramach programów dofinansowań. W działaniach krótkoterminowych wskazuje się na czynności, które nie są niezbędne – w przypadku wykorzystania kominków w celach rekreacyjnych, a nie jako główne źródło ogrzewania, powoduje się emisję zanieczyszczeń, której można by uniknąć, co jest szczególnie pożądane w dniach z przekroczeniem norm jakości powietrza. Wachlarz tych działań zostanie rozszerzony.
1795	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Dlaczego zmusza się ludzi do wydawania sporej ilości pieniędzy na zakup nowego urządzenia? Przejście na paliwo jak pellet czy gaz będzie wiązało się z dwukrotnie wyższymi kosztami eksploatacji instalacji grzewczej. Ludzie zostali pozbawieni miałów węglowych i ponoszą wyższe koszty za to paliwo. Zabranie węgla ludziom uboższym i emerytom będzie się wiązało z życiem na granicy nędzy. Dlaczego nie pozwala się ludziom na zakup dobrej jakości węgla tylko wymogami prawnymi zmusza się ich do kosztownych modernizacji instalacji grzewczych oraz zakupu znacznie droższych paliw grzewczych. Trzeba zdać sobie sprawę jak wielkim problemem jest ubóstwo energetyczne, które zostało pominięte w założeniach programu ochrony powietrza. O ile zwiększa się budżet gospodarstwa domowego, to znacznie bardziej rosną koszty życia codziennego, a wydatki na paliwo grzewcze w przypadku węgla oscyluje statystycznie w granicach 10% budżetu. Przejście na inne paliwo grzewcze to wzrost wydatków, na czym mocno ucierpi budżet domowy. Jakie działania zostaną podjęte i jakie fundusze zostaną zabezpieczone aby ochronić te gospodarstwa domowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program nie zakazuje stosowania węgla do celów grzewczych, a jedynie ogranicza dotacje na nowe urządzenia węglowe od danego roku. Nie można wskazywać, że brak dotacji na urządzenia zasilane węglem jest równoznaczne z zakazem spalania węgla. W Programie nie pomija się problemu ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym problemem w gminie, w tym programów osłonowych. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Istnieją zatem środki, dzięki którym niemal 100% kosztów inwestycyjnych do poniesienia przez mieszkańca może zostać sfinansowanych ze środków publicznych. Realizacja tego działania wymaga jednak zaangażowania po stronie samorządu gminnego. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1796	**Międzywojewódzki Cech Kominiarzy** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	W mieście Krakowie każdy widzi jak zakazy przyczyniły się do poprawy jakości powietrza – widzimy, że efektu żadnego tutaj nie ma. Kominiarze wiedzą, dlaczego tak jest. Mamy do czynienia z tym na co dzień Od trzech lat wraz z ekologami z Grupy Zdrowego Oddychania, ze strażą miejską, ze strażą pożarną współpracujemy w celu uświadomienia ludzi w jaki sposób palić bez dymu, czyli bez tego niszczącego środowisko efektu ubocznego spalania. Działamy ucząc ludzi jak palić od góry, jak należy ekologicznie palić w piecach, nie ograniczając im czy zakazują używania paliw stałych, bo widzimy, że nie prowadzi do niczego dobrego. Jako kominiarze jesteśmy przeciwni zakazom. Chcielibyśmy zaproponować konkretne działania. Na terenie całego województwa należy prowadzić skoordynowaną edukację i wprowadzić na terenie województwa zapisy uchwały o prawidłowym spalaniu autorstwa Grupy Zdrowego Oddychania, zrezygnować z całkowitego zakazu paliw stałych i rozważyć możliwość przesunięcia daty wymiany pozaklasowych urządzeń, żeby nie karać pozbawieniem wolności ludzi biednych za brak pieniędzy. Za to należy nauczyć ich palic bez dymu.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Jeszcze wyraźniejszy efekt wprowadzenia ograniczeń w zakresie wykorzystania paliw stałych w Krakowie będzie widoczny w perspektywie kolejnych lat, a nie jednego specyficznego meteorologicznie roku. Nie należy obecnie podsumowywać jakości w Krakowie jako oceny wprowadzenia uchwały antysmogowej. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono ponadto średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. Dostępne środki finansowe są ograniczone, dlatego kieruje się je na rozwiązanie źródła problemu, a nie jego doraźne ograniczenie, które nie gwarantuje długotrwałego osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji. Ponadto dotychczas prowadzona na szeroką skalę edukacja prawidłowych metod spalania nie przynosi wymiernych efektów ograniczania emisji, dlatego nie należy traktować jako rozwiązanie problemu jakości powietrza. Tzw. uchwały antysmogowe dla Krakowa oraz Małopolski nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji. Program ochrony powietrza ma na celu pełne wdrożenie

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			zapisów uchwały antysmogowej dla Małopolski, która przyjęta została w 2017 roku, co poprzedzone zostało konsultacjami społecznymi.
1797	**Przedsiębiorca** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Koszt wytworzenia roślin to w 60-70% koszty ogrzewania. Zamiany na odnawialne źródła ciepła podnosi dwu- trzykrotnie koszt, więc nie będzie szans na produkcję. Tunele foliowe to nie są nowoczesne budynki z rekuperacją czy docieplenami, by mogły być mniej kosztownym źródłem ogrzewane. Trzeba będzie zamykać gospodarstwa ogrodnicze, bo nie będzie możliwości wytworzyć roślin w godziwej cenie, bo to by tak podrożyło koszty, że import przyjdzie 5 razy taniej. Nie można zmian zrobić w tak krótkim czasie. Do wszystkiego potrzeba pieniędzy i czasu. Duże gospodarstwa może jakoś sobie poradzą, ale małe nie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Nie zakazuje się stosowania paliw stałych w województwie. Założenia Programu wskazują jak takie paliwa powinny być użytkowane w urządzeniach spełniających nowoczesne normy emisyjne. Nie ogranicza to stosowania paliw stałych w ogrodnictwie, a jedynie eliminuje niskosprawne urządzenia grzewcze. Innym aspektem wymiany urządzenia grzewczego jest oszczędność paliwa poprzez podniesienie sprawności spalania paliw w nowych urządzeniach. Ponadto w Programie wskazano w zadaniu Zarządu Województwa (pkt. 2) dotyczącym przygotowania i przyjęcia uchwał antysmogowych na wniosek gminy (na podstawie art. 96 Poś), iż w przypadku objęcia instalacji funkcjonujących na terenie gminy ustaleniem wymagań w zakresie ochrony środowiska na podstawie art. 154 ustawy Prawo ochrony środowiska do poziomu zapewniającego osiągnięcie dopuszczalnych i docelowych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, gmina może wnioskować o wyłączenie tych rodzajów instalacji z wymagań uchwały antysmogowej. Rozwiązanie to zapewni zachowanie celu uchwały antysmogowej, jakim jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, uwzględniając problemy. Wobec tego na wniosek gminy, na terenie której obowiązuje bądź ma obowiązywać uchwała, podmioty mogą być wyłączane spod jej wymagań przy objęciu instalacji przez nich eksploatowanych obowiązkiem ograniczenia oddziaływania na środowisko.
1798	**Przedsiębiorca** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Chciałbym zwrócić uwagę na kilka rzeczy. W 2017 roku została przyjęta przez województwo małopolskie uchwała antysmogowa, a od 2018 roku obowiązuje ustawa zakazująca spalanie złej jakości paliwa – miału, flotokoncentratów. Jakie są wnioski z prowadzonych uchwał i ustaw. Wnioski są takie, że jakość powietrza się poprawiła, ale widać że zakaz w Krakowie nie pomógł, tak, jak powinien, bo w innych miastach województwa jest takie samo ograniczenie emisji jak w Krakowie, a nie ma tam ograniczenia paliw stałych. Przedsiębiorcy mocno się dostosowali do wymogów jakości paliw. Wydaliśmy grubo ponad 20 mln złotych na dostosowanie produkcji węgla do nowoczesnych rozwiązań, by emisja była coraz mniejsza. Inne przedsiębiorstwa również się dostosowały, by można było funkcjonować w Programie Czyste Powietrze. Nie należy patrzeć na paliwo, nie dyskryminować paliwa, tylko na emisję. Jest mnóstwo rozwiązań, by ograniczać emisję. Trzeba dać czas na działania, aby	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program dopuszcza instalację wszystkich urządzeń spełniających wymagania przepisów krajowych oraz tzw. uchwał antysmogowych. Działanie związane z ograniczeniem finansowania określonych urządzeń grzewczych ma na celu zwiększenie udziału urządzeń, które również w przyszłości zapewnią optymalne parametry pod kątem ich wpływu na jakość powietrza, w strukturze wykorzystywanych instalacji grzewczych. Na całym obszarze województwa małopolskiego występuje problem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłów oraz docelowego benzo(a)pirenu. Ich głównym źródłem jest spalanie paliw stałych, dlatego też Program, którego celem jest osiągnięcie wymaganych norm jakości powietrza, promuje rozwiązania najbardziej korzystne pod kątem emisji wskazanych

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		wyciągnąć odpowiednie wnioski i zobaczyć, czy dało to efekty. Wnioskuje o wydłużenie czasu na dostosowanie jakości kotłów.	zanieczyszczeń. Są to również działania wpisujące się w strategię województwa małopolskiego w zakresie ochrony klimatu. W przedstawionym projekcie Programu ochrony powietrza nie eliminuje się wykorzystania kotłów węglowych. Ogranicza się jedynie finansowanie tychże urządzeń ze środków publicznych. Jest to podyktowane nie tylko działaniami na rzecz ochrony powietrza, ale także ochrony klimatu – jest to działanie spójne ze strategią województwa małopolskiego. Węgiel wykorzystywany jako paliwo nie tylko emituje najwięcej zanieczyszczeń, ale także gazów cieplarnianych. Warto także zaznaczyć, iż wielokrotnie mieszkańcy województwa zgłaszają naruszenia związane z jakością sprzedawanego węgla. Osiągnięcie wskaźnika emisji pyłów na poziomie 40 mg/m^3 w kotle spełniającym wymogi ekoprojektu wymaga zastosowania paliwa o konkretnych parametrach. Wydanie certyfikatu w tym zakresie oparte jest na badaniach przy zastosowaniu węgla o wartości opałowej większej niż 28 MJ/kg, a także konkretnych wymaganiach w zakresie zawartości wilgoci popiołu, części lotnych, podczas gdy przepisy krajowe nadal dopuszczają obrót paliwami o niższej jakości (parametrach). Dlatego też, zgodnie z powyższym, nie zakazuje się wykorzystania węgla w województwie, a zdecydowano o rezygnacji z finansowania ze środków publicznych urządzeń nim zasilanych. W ramach środków mieszkańców możliwe jest nadal instalowanie kotłów węglowych. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to poziomy zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			sukcesem Krakowa. Przedstawioną opinię potwierdza również Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska odpowiedzialny za monitoring jakości powietrza. http://krakow.pios.gov.pl/2020/04/17/3124/
1799	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Dlaczego POP zamierza wyłączyć finansowanie ze środków publicznych paliw węglowych pomimo braku takich restrykcji w Programie Czyste Powietrze? Jest to działanie na korzyść niemieckich producentów urządzeń gazowych i pelletu z biomasy. Faworyzowanie sprzedaży pelletu nie jest dobrą metodą na przeciwdziałanie zanieczyszczeniu powietrza. Problemem nie są paliwa tylko problemem jest ich emisja. Dlaczego nie walczymy z emisją produktów spalania tylko z paliwami. Poprawna technika spalania potrafi znacząco ograniczyć emisje do atmosfery produktów ubocznych spalania i wszyscy to wiedzą. Dobra metoda spalania gwarantuje niską emisję spalania tak jak normy powyżej 5 klasy a tym samym spełnienie wymogów czystego powietrza. Dyskryminacja w zakresie finansowania paliw jednego rodzaju jest sztucznym kreowaniem rynku. Takie sterowanie może prowadzić do zmian naturalnych procesów popytu i podaży, a tym samym osłabić konkurencyjność, gdyż konsumenci będą mieli ograniczony zakres towarów z preferencyjną ceną. Stworzy to dużą przewagę konkurencyjności z jednej strony. Nie rozumiem dlaczego nie chcą Państwo dofinansowywać paliw ekologicznych tylko akurat paliwa gazowe.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działanie to jest zgodne z regulaminem Programu Czyste Powietrze, gdyż po wprowadzonych zmianach (z dniem 15 maja 2020 r.) konieczne jest uwzględnianie zapisów Programów ochrony powietrza w poszczególnych województwach. W Programie Czyste Powietrze w pkt. 15 regulaminu Programu finansowego znajduje się zapis: 15.*Zakres przedsięwzięcia finansowanego w ramach Programu musi być zgodny, na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie, z programem ochrony powietrza w rozumieniu art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska, właściwym ze względu na usytuowanie budynku/lokalu mieszkalnego.* (https://portal.wfos.krakow.pl/dokumenty/15052020/1_PPCP.pdf) Zatem w ramach programu mogą być finansowane takie działania, jakie są dopuszczone w ramach Programu ochrony powietrza. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. Dostępne środki finansowe są ograniczone, dlatego kieruje się je na rozwiązanie źródła problemu, a nie jego doraźne ograniczenie, które nie gwarantuje długotrwałego osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji. Ponadto dotychczas prowadzona na szeroką skalę edukacja

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			prawidłowych metod spalania nie przynosi wymiernych efektów ograniczania emisji, dlatego nie należy traktować jako rozwiązanie problemu jakości powietrza. Do tej pory w województwie finansowane były zakupy wszystkich rodzajów urządzeń spełniających wymagania emisyjne. Skala wymian była jednak niewystarczająca, natomiast środki finansowe obecnie są ograniczone, a czas do uzyskania efektu jest krótki. Dlatego też należy kierować środki finansowe na działania najbardziej efektywne i przynoszące największy efekt ekologiczny. Każdego rodzaju dofinansowania sztucznie kreują rynek. Podobnie jest w przypadku dotacji na kotły węglowe – również kreują one rynek i sztuczne zawyżają ceny urządzeń ze względu na możliwość otrzymania dotacji do ich zakupu. W skali kraju wiele jest mechanizmów, które kreują rynek w dowolny sposób. Jednakże zadaniem Programu ochrony powietrza jest uzyskanie wymaganego efektu ekologicznego. **W Programie nie preferuje się wykorzystania gazu oraz urządzeń zasilanych gazem. Zwraca się bowiem uwagę na fakt, iż strategia poprawa jakości powietrza musi być wdrażana przy jednoczesnej dbałości o klimat. W działaniach wskazuje się na konieczność stosowania preferencji dla OZE, w tym biomasy.**
1800	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Program zakłada że od stycznia 2022 roku nie będą finansowane kotły węglowe, a od 2023 kotły biomasowe o emisji poniżej 20 mg. Dlaczego walczymy z paliwami a nie emisją. Emisję jesteśmy w stanie zredukować do bezpiecznych poziomów przy zastosowaniu dotychczasowych paliw i wykorzystując nowoczesne instalacje grzewcze. Dlaczego POP nie jest spójny z Programem Czyste Powietrze, który zakłada ciągłe finansowanie działań w ramach transformacji energetycznej na rzecz ekologicznych rozwiązań? Gaz jest dopuszczony do użytkowania, a tymczasem słyszeliśmy, że Unia Europejska gaz też traktuje jako paliwo kopalne i też będziemy od tego odchodzić. W tej chwili będziemy wymieniać kotły na gazowe, a za chwilę okaże się, że gaz też nie jest dobrym paliwem i trzeba będzie korzystać z pomp ciepła.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Działanie to jest zgodne z regulaminem Programu Czyste Powietrze, gdyż po wprowadzonych zmianach (z dniem 15 maja 2020 r.) konieczne jest uwzględnianie zapisów Programów ochrony powietrza w poszczególnych województwach. W Programie Czyste Powietrze w pkt. 15 regulaminu Programu finansowego znajduje się zapis: 15.*Zakres przedsięwzięcia finansowanego w ramach Programu musi być zgodny, na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie, z programem ochrony powietrza w rozumieniu art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska, właściwym ze względu na usytuowanie budynku/lokalu mieszkalnego.* (https://portal.wfos.krakow.pl/dokumenty/15052020/1_PPCP.pdf) Zatem w ramach programu mogą być finansowane takie działania, jakie są dopuszczone w ramach Programu ochrony powietrza. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. Dostępne środki finansowe są ograniczone, dlatego kieruje się je na rozwiązanie źródła problemu, a nie jego doraźne ograniczenie, które nie gwarantuje długotrwałego osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji. Ponadto dotychczas prowadzona na szeroką skalę edukacja prawidłowych metod spalania nie przynosi wymiernych efektów ograniczania emisji, dlatego nie należy traktować jako rozwiązanie problemu jakości powietrza. **Głównym celem Programu jest osiągnięcie poziomów dopuszczalnych pyłu PM10 i PM2,5 i dopuszczalnego benzo(a)pirenu, których emisje pochodzą w największym stopniu ze spalania paliw stałych. Dlatego też Program ochrony powietrza skupia się na ograniczeniu, również w dłuższej perspektywie źródeł ogrzewania, które przyczyniają się do emisji zanieczyszczeń, których normy są przekraczane w województwie małopolskim. W Programie nie preferuje się wykorzystania gazu oraz urządzeń zasilanych gazem. Zwraca się bowiem uwagę na fakt, iż strategia poprawa jakości powietrza musi być wdrażana przy jednoczesnej dbałości o klimat. W działaniach wskazuje się na konieczność stosowania preferencji dla OZE, w tym biomasy.**
1801	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Brak edukacji to główne źródło zanieczyszczeń. W nowej wersji POP odrzucone zostały postulaty dotyczące stworzenia programów edukacyjnych dla osób palących paliwami stałymi w zakresie techniki poprawnego spalania. Skąd pomysł, że edukacja będzie wiązała się z wysokimi kosztami i przyniesie nikłe efekty? Złe nawyki w paleniu drewnem czy węglem są tak powszechne że uchodzą za normalność. W krajach Unii Europejskiej jak Austria, Niemcy czy Szwajcaria jest dostęp do szkoleń z techniki spalania. Jest to powszechna praktyka. Tam nie pali się gazem a jednak udaje się uniknąć smogu. POP powinien w większej mierze wskazywać zadania w zakresie edukacji co do sposobów spalania. Palenie węglem może być niskoemisyjne, należy jednak rozpalać paliwo od	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Edukacja była i jest stałym działaniem realizowanym w ramach Programu ochrony powietrza. Technika spalania paliw stanowi problem od wielu lat i nawet w nowych urządzeniach możliwe jest nieprawidłowe spalanie paliwa. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
		góry. Użytkownicy często spalają od dołu redukując ilość tlenu i zwiększając tym samym ilość dymu. Spalanie odbywa się w niższej temperaturze i zapewnia niską kaloryczność. W efekcie wszyscy oddychamy nie spalonym własnym i cudzym paliwem. Jeśli metoda edukacyjna sprawdza się w innych krajach Unii Europejskiej, dlaczego nie zastosujemy jej u siebie? Problemem nie są paliwa, ale emisyjność a ja można zredukować znacznie niższymi nakładami kosztów.	sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. Dostępne środki finansowe są ograniczone, dlatego kieruje się je na rozwiązanie źródła problemu, a nie jego doraźne ograniczenie, które nie gwarantuje długotrwałego osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji. Ponadto dotychczas prowadzona na szeroką skalę edukacja prawidłowych metod spalania nie przynosi wymiernych efektów ograniczania emisji, dlatego nie należy traktować jako rozwiązanie problemu jakości powietrza.
1802	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Program ochrony powietrza fałszuje analizę kosztów środowiskowych. W POP znajduje się odwołanie do danych z WHO odnośnie zachorowalności. Zanieczyszczenie powietrza według WHO powoduje 25% zachorowalności i zgonów z powodu chorób serca. W Małopolsce w 2018 roku mogło umrzeć z tego powodu 3700 osób. Jest to rzecz nieprawdziwa nie mająca pokrycia w danych. Należy rozróżnić wiązkę czynników środowiskowych i biologicznych od skutku nie można wybiórczo przypisać, że winne jest temu zanieczyszczone powietrze. Na zgony ma wpływ wiele czynników które są równie istotne. Nie można również posłużyć się uproszczeniem statystycznym jednej organizacji, która oszacowała procent zgonów i przełożyć ten wynik na Małopolskę. Jest to zakłamanie i podanie nieprawdziwych danych. Manipulacją również było podanie że zanieczyszczenie powietrza zwiększa szanse na zachorowanie na COVID-19. Jest to próba naciągnięcia opinii publicznej na korzyść jednej strony i nie ma nic wspólnego z zasadami rzetelności naukowej. W przedstawionym Programie brakuje analizy kosztów dla mieszkańców i kwestii związanych z ubóstwem energetycznym. Jest to najistotniejszy element w całej analizie ekonomicznej dotyczącej kosztów środowiskowych.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Informacje odnośnie wpływu na zdrowie opierają się na szacunkach i tak należy je również traktować. Nie ma badań wskazujących jednoznacznie na ile każdy zgon w województwie małopolskim spowodowany jest przez złą jakość powietrza. Znane są jednak badania odnośnie wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie ludzkie i jakie skutki przynosi oddychanie zanieczyszczonym powietrzem. Z pewnością wieloletnie zanieczyszczenie powietrza rakotwórczym benzo(a)pirenem przekłada się na skrócone życie mieszkańców Małopolski, a pył PM2,5 wpływa na zwiększenie ryzyka śmierci przedwcześnie z powodu chorób układu krążenia. Wobec takich wyników badań nie można przejść obojętnie. Obliczenia przedstawione w Programie zostały przeprowadzone z wykorzystaniem metodyki Światowej Organizacji Zdrowia z wykorzystaniem danych NFZ oraz GUS, brak jest zatem wątpliwości co do rzetelności ww. analizy. Ponadto, związek między jakością powietrza a zachorowalnością na chorobę COVID-19 wskazywany jest w artykułach naukowych, których źródła wskazano w Programie. Nie są one manipulacją, a wskazują na kolejny aspekt wpływu jakości powietrza na życie i zdrowie ludzi. W Programie nie pomija się problemu ubóstwa energetycznego – wręcz przeciwnie – w Programie podkreśla się, że gminy powinny szczególną uwagę poświęcić mieszkańcom dotkniętym ubóstwem. W tym celu wskazuje się do realizacji zadania, takie jak analiza skali ubóstwa energetycznego w gminie, zdefiniowanie potrzeb mieszkańców oraz uruchomienie środków przeznaczonych na walkę z tym

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			problemem w gminie, w tym programów osłonowych. Wskazuje się ponadto konkretne działania oraz źródła ich finansowania. Na poziomie rządowym utworzono m.in. Program Stop Smog, który kierowany jest nie do wszystkich mieszkańców, ale do najuboższych. Istnieją zatem środki, dzięki którym niemal 100% kosztów inwestycyjnych do poniesienia przez mieszkańca może zostać sfinansowanych ze środków publicznych. Realizacja tego działania wymaga jednak zaangażowania po stronie samorządu gminnego. Samorządy gmin, które mogą podejmować działania najbliżej mieszkańca powinny inicjować działania, takie jak pozyskiwanie środków na wsparcie najuboższych mieszkańców. Warto również podkreślić, że zanieczyszczenie powietrza oddziałuje negatywnie na zdrowie ludzi, a poprzez to ma również negatywny wpływ na kwestie ekonomiczne, tak ważne w przypadku zjawiska ubóstwa energetycznego. Choroby powodowane przez ekspozycję na szkodliwe substancje przyczyniają się do absencji chorobowych, obniżenia dochodów mieszkańców czy konieczności ponoszenia kosztów związanych z leczeniem. Poprawa jakości powietrza oznacza jednocześnie poprawę sytuacji materialnej wielu ludzi, którzy na co dzień odczuwają negatywny wpływ zanieczyszczeń na ich zdrowie. Program uwzględnia również koszty, jakie mogą ponieść mieszkańcy województwa w związku wymianą źródeł spalania. Wskazuje także źródła dofinansowania, które mogą zmniejszyć koszty po stronie mieszkańca.
1803	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Na niektórych terenach brak jest sieci gazowej. Niektórzy po zmianach zamontowali kotły klasy 3 i 4, które przystosowane są do wysokiej jakości paliw. Analiza profesora Pawła Bogacza odnośnie jakości powietrza w miastach po wprowadzeniu zakazu stosowania paliw stałych w Krakowie. W miastach województwa gdzie nadal używa się paliw stałych stężenia spadły porównywalnie do Krakowa bez ograniczeń. Czy palenie dobrej jakości węglem jest nie ekologiczne? Dlaczego nie przedstawia się możliwości instalowania filtrów, tylko jedną decyzją w skali roku eliminuje się spalanie paliw stałych.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. W uwadze nie przedstawia się źródła przedstawionych danych – brak jest informacji dla jakich stacji wykonane zostało porównanie. Opiniujący w przypadku Krakowa analizuje prawdopodobnie stężenia na stacji pomiarowej Al. Krasińskiego (mimo, iż na terenie Krakowa znajduje się znacznie więcej stacji pomiarowych), która jest stacją komunikacyjną. Porównywanie danych ze stacji komunikacyjnej, której celem jest mierzenie wpływu transportu na jakość powietrza z wynikami ze stacji tła miejskiego, która ma wskazywać stężenie charakterystyczne dla większości obszaru, stanowi błąd w metodyce analizy. Wyciąganych na jej podstawie wniosków nie można zatem nazywać rzetelnymi. Warto również podkreślić, iż na jakość

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. Warto również zapoznać się ze stanowiskiem Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, który jest odpowiedzialny za monitoring jakości powietrza, w sprawie badań przeprowadzonych przez dr Bogacza: http://krakow.pios.gov.pl/2020/04/17/3124/ **W poprzednich Programach ochrony powietrza wskazywane były działania związane z instalowaniem filtrów czy elektrofiltrów, jednak ich efekt był znikomy, dlatego też nie wskazano konkretnie tego rozwiązania obecnie, nie wyklucza to natomiast stosowania go, pod warunkiem spełniania uchwały antysmogowej.**
1804	**Nauka** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	1. Co jeśli Centralna Ewidencja Emisyjności Budynków nie powstanie lub powstanie bazy się wydłuży? Czy jest jakaś alternatywa? Liczymy bardzo na zebranie tych danych przez kominiarzy, ale wiemy że to może dość długo potrwać. 2. Str. 101 dokumentu – informowanie mieszkańców w zakresie możliwości wymiany kotła dotyczy jedynie użytkowników kotłów na paliwo stałe. Należałoby rozszerzyć to do informowania wszystkich użytkowników urządzeń grzewczych jak stare kotły gazowe, ogrzewacze czy olejowe. Nawet w kontekście ustawy o termomodernizacji. Jak koreluje POP dla małopolski z Planem działań dla Klimatu i energii przyjętym przez Małopolskę? Czy Państwo aktualizowaliście dane, które są zawarte w tym dokumencie? Dobrze byłoby wiedzieć na jakich wskaźnikach bazuje Program. O jakie urządzenia chodzi w analizie wskazującej koszty wymiany na odnawialne źródła energii szacowanej na 28 tys. zł.?	**UWZGLĘDNIONO** 1. Wariant alternatywny jest obecnie realizowany w Małopolsce, gdzie zbierane są informacje dotyczące urządzeń w Bazie inwentaryzacji ogrzewania budynków w Małopolsce w ramach inwentaryzacji realizowanej przez samorządy lokalne. W oparciu o §5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 roku w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych dodano do obowiązków osób fizycznych niebędących podmiotem korzystającym ze środowiska (w tym mieszkańców) obowiązek przekazywania informacji na potrzebę inwentaryzacji, co ułatwi zadanie gmin. 2. Informacja o uchwale antysmogowej powinna trafić do szerokiego grona, natomiast w Programie została wskazana grupa docelowa, która jest istotna z punktu widzenia wdrożenia uchwały antysmogowej. Ponadto, do czasu pełnej inwentaryzacji gminy mogą przekazywać informację do wszystkich mieszkańców i jednocześnie wskazywać na konieczność zadbania o sprawność techniczną wszystkich urządzeń. 3. Przedstawiona w Programie analiza w zakresie zamontowanych w województwie instalacji odnawialnych źródeł energii, jest spójna z Regionalnym planem działań dla klimatu i energii. Dokumenty powstawały w jednym czasie, dlatego możliwe było zastosowanie wspólnego podejścia, również w zakresie wykorzystywanych danych. Program ochrony powietrza

<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Podmiot zgłaszający stanowisko</th><th>Treść zgłoszonego wniosku</th><th>Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego
(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>bazuje na różnych wskaźnikach emisji i różnych wskaźnikach kosztów. Do obliczeń przyjęto średnie koszty instalacji dla urządzeń odnawialnych źródeł energii od kolektorów słonecznych poprzez pompy ciepła powietrzne jak i pompy gruntowe. Ze względu na fakt, że rozpiętość cenowa urządzeń na rynku jest znaczna przyjęto pewne uśrednienie:
<table>
<tr><td></td><td>Cena minimalna</td><td>Cena maksymalna</td><td>Średnia</td></tr>
<tr><td>pompy ciepła</td><td>27 000 zł</td><td>60 000 zł</td><td>43 500 zł</td></tr>
<tr><td>kolektory słoneczne</td><td>8 000 zł</td><td>22 000 zł</td><td>15 000 zł</td></tr>
<tr><td>Panele fotowoltaiczne</td><td>20 000 zł</td><td>30 000 zł</td><td>25 000 zł</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>1805</td><td>Osoba prywatna
(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)</td><td>1. Posiadam kocioł węglowy klasy 4 polskiego producenta. Palę węglem dobrej jakości, jednak do 4 lat muszę go wymienić. Rada miasta Oświęcimia ustaliła, że mam czas do 2024 roku. Koszty nowych systemów są spore i na kolejny kredyt nie mogę sobie pozwolić. Dlaczego nie podejmuje się tematu elektrofiltrów i zakładania ich na kominach indywidulanych skoro działają w krajach zachodnich? Polska firma produkuje takie elektrofiltry.

Ekodoradcy – funkcja fikcyjna , niespełniająca swojego zadania. Powinni się oni zajmować edukacją mieszkańców. Nie można się niczego konkretnego dowiedzieć. Ekodoradca nie powinien zajmować się biurokracją, tylko efektywnie edukować jak palić dobrze węglem.</td><td>NIE UWZGLĘDNIONO

1. W poprzednich Programach ochrony powietrza wskazywane były działania związane z instalowaniem filtrów czy elektrofiltrów, jednak ich efekt był znikomy, dlatego też nie wskazano konkretnie tego rozwiązania obecnie, nie wyklucza to natomiast stosowania go, pod warunkiem spełniania uchwały antysmogowej.

2. Funkcja Ekodoradców nie jest fikcyjna i widoczne jest szerokie zapotrzebowanie na specjalistów w tym zakresie. Urząd Marszałkowski organizuje i będzie organizował szereg szkoleń dla Ekodoradców, aby poszerzać ich kompetencje i wiedzę przekazywaną mieszkańcom. Tego rodzaju działania w dalszym ciągu są przewidziane w Programie do realizacji. Warto również zauważyć, iż efekty w zakresie m.in. liczby wymian urządzeń w gminach, gdzie zatrudniony jest Ekodoradca, są wyższe niż w pozostałych gminach. Ich praca realnie przyczynia się do poprawy jakości powietrza.

Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry” jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce), zmiana sposobu spalania</td></tr>
</table>

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. Dostępne środki finansowe są ograniczone, dlatego kieruje się je na rozwiązanie źródła problemu, a nie jego doraźne ograniczenie, które nie gwarantuje długotrwałego osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji. Ponadto dotychczas prowadzona na szeroką skalę edukacja prawidłowych metod spalania nie przynosi wymiernych efektów ograniczania emisji, dlatego nie należy traktować jako rozwiązanie problemu jakości powietrza.
1806	**Gmina Skawina** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	1. Skawina już dwa lata temu, jak i teraz stanowczo popiera działania przedstawione w Programie ochrony powietrza. W Krakowie widoczna jest poprawa jakości powietrza, w Krakowie oddycha się lepiej niż w podkrakowskich wsiach. Nie rozumiem, że pozostali zgłaszający uwagi kwestionują działania prowadzone na rzecz poprawy jakości powietrza podejmowane w Krakowie. Cieszy nas wprowadzenie naszych propozycji w POP. Mam nadzieję, że zostaną wprowadzone dalsze, bardziej restrykcyjne, działania, jak np.: zakaz montowania w nowych budynkach kotłów na paliwa stałe. Jeśli mamy się pozbyć problemu smogu, to nie możemy tolerować nowych źródeł emisji w nowych budynkach. Chcielibyśmy, aby w nowej wersji POP zaproponować wprowadzenie zakazu montowania kotłów na paliwa stałe w nowych budynkach. 2. Należy zwrócić większą uwagę na zadania dla instytucji kontrolujących zakłady przemysłowych, usługowych np. meblowe, a także zadania dla nadzoru budowlanego i również im nadać wskaźniki np. % w zakresie skontrolowanych budynków. Nie można zapominać o emisji przemysłowej oraz komunikacyjnej. W gminie Skawina dużo rozmawiamy z mieszkańcami. Ekodoradcy bardzo dużo pomagają, również w kwestiach biurokratycznych. Skawina może wyjaśnić innym, dlaczego popiera wprowadzane przez województwo rozwiązania.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** 1. Należy zwrócić uwagę, iż sprostanie nowym wymaganiom w zakresie warunków technicznych (WT2021) dla nowopowstających budynków będzie wielokrotnie eliminowało wykorzystanie węgla ze względu na wymagany wskaźnik (poziom) efektywności energetycznej. Spośród paliw stałych jedynie biomasa pozwoli na jego osiągnięcie. Procedura ta wpłynie częściowo na ograniczenie powstawania nowych źródeł spalania na paliwa stałe. Ponadto od 1 stycznia 2020 roku nowobudowane obiekty mają obowiązek przyłączenia do sieci ciepłowniczej, gdy są do tego techniczne i ekonomiczne warunki oraz, o ile nie będą korzystały z indywidualnych źródeł ciepła o współczynniku nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej nie wyższym niż 0,8, pompy ciepła lub ogrzewania elektrycznego. (art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne). Działania kontrolne dla instytucji zajmujących się kontrolą działalności gospodarczej zostały wpisane w Programie. Nie wyznaczono jednak celu ilościowego kontroli, gdyż ich liczba, zgodnie z wymaganiami ustawowymi, określana jest w planach rocznych. Również ustawowo (ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska) uregulowana jest kwestia czasu reakcji na kontrolę oraz tryb jej przeprowadzania. Program ochrony powietrza nie może wprowadzić w tym zakresie zmian, gdyż jest aktem prawa miejscowego, a zatem aktem niższego rzędu wobec ustaw. W Programie zostały zapisane działania kontrolne do realizacji przez WIOŚ. Jednak z uwagi na fakt, iż to Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska jest organem kontrolującym wdrożenie Programu ochrony powietrza, możliwe jest jedynie wskazanie rekomendacji w zakresie jego działań.

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
1807	**Przedsiębiorca** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Poprawa jakości powietrza jest nam potrzebna, każdy zgodzi się z tym. Zapoznałem się z POP. Miałbym kilkadziesiąt uwag. Jedną z nich jest fakt, iż gminy dostają dodatkowy budżet na wprowadzenie Programu – na ograniczenie spalania biomasy – dlaczego przekupuje się gminy, aby wprowadziły POP, przekazując im pieniądze. Jest to moralnie nieodpowiedzialne. Zdziwiło mnie, że wprowadza się ograniczanie spalania w kominkach, skoro w dzisiejszych czasach są to wyspecjalizowane urządzenia spełniające bardzo restrykcyjne normy nie tylko polskie. Spełniają one wymagania ekoprojektu. Kominki zapewniają bezpieczeństwo energetyczne w sytuacji, kiedy zabraknie prądu czy gazu. Program zakłada jego wdrożenie, ale nie uwzględnia ubóstwa energetycznego później. Trzeba to również uwzględnić.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Samorządy gmin dysponują ograniczonym budżetem na realizację działań naprawczych od wielu lat. Dlatego też Zarząd Województwa w Programie zapisał możliwości wsparcia finansowego działań, które wskazane są w Programie ochrony powietrza. Utworzenie nowych programów dofinansowania jest możliwe dzięki nadchodzącej perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027. Środki te nie są oferowane, by ograniczyć wykorzystanie biomasy, ale w celu osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Zakaz spalania w kominkach dotyczy tylko II i III stopnia zagrożenia w ramach planu działań krótkoterminowych. Ma to na celu ograniczenie w tych dniach funkcjonowania źródeł, których eksploatacja nie jest konieczna, a których emisja może zostać ograniczona. Nie dotyczy to źródeł będących jednym źródłem ogrzewania w domach. Zakaz eksploatacji kominków dotyczy tylko sytuacji, kiedy ogłoszony jest trzeci stopień zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza i w sytuacji, kiedy ISTNIEJE możliwość zastosowania ogrzewania alternatywnego. **W dalszym ciągu możliwe jest instalowanie źródeł na biomasę w województwie. Biomasa jest paliwem stałym, którego spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Nie stoi to w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. W Programie wskazuje się, ze urządzenia gwarantujące emisję cząstek stałych nie wyższą niż 20 mg/m^3, zasilane biomasą, powinny być preferowane w ramach programów dofinansowań.**
1808	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona*	Uchwała antysmogowa została wprowadzona w 2017 roku, a teraz próbują Państwo wprowadzić jakieś rygorystyczne zapisy do tej uchwały. Nie rozumiem dlaczego, tak szybko podejmowane	**NIE UWZGLĘDNIONO** Działania podejmowane w Programie ochrony powietrza to działania wspierające realizacje uchwały antysmogowej w Małopolsce. Ze względu na konieczność

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
	podczas spotkania konsultacyjnego)	są decyzje, że uchwała nie działa i nie poprawia powietrza. Na to trzeba czasu i środków. Przykładem jest miasto Kraków, gdzie jest zakaz, a powietrze się nie zmieniło.	przyspieszenia tempa działań naprawczych i zwiększenia ich efektów ekologicznych, wprowadzono preferencje dla rozwiązań gwarantujących najniższe wskaźniki emisyjne, a tym samym osiągnięcie i dotrzymanie norm jakości powietrza w dłuższej perspektywie. Nie zmienia to jednak zapisów uchwał antysmogowych. Na stronie https://powietrze.malopolska.pl/program-ochrony-powietrza/efekty-realizacji/ przedstawiono średnie stężenia pyłów w sezonie grzewczym w latach 2014-2020 (dane pochodzą z oficjalnych stacji Państwowego Monitoringu Środowiska), kiedy to stężenia zanieczyszczeń są najwyższe w roku. Spadek stężenia pyłu PM10 w Krakowie jest wyraźnie wyższy niż w pozostałej części województwa. W Krakowie średnie stężenie 24-godz. pyłu PM10 jest niższe o 45%, natomiast w Małopolsce o 30%. Warto podkreślić, iż w latach 2013-2018 zlikwidowano na terenie Krakowa 22,5 tys. kotłów i pieców na paliwa stałe. Warto również podkreślić, iż na jakość powietrza w mieście Kraków nie wpływają jedynie źródła emisji zlokalizowane na terenie miasta, ale także źródła emisji spoza miasta, które poprzez transport zanieczyszczeń wpływają na końcowe stężenie danej substancji. Dlatego też Sejmik Województwa Małopolskiego nie wprowadził jedynie uchwały antysmogowej dla obszaru Krakowa, ale również dla obszaru Małopolski. Z uwagi na położenie miasta, ale również większe przekroczenia wymaganych stężeń zanieczyszczeń, działania na terenie Krakowa są bardziej radykalne. Wymiana tak dużej liczby nieefektywnych urządzeń w mieście jest ogromnym sukcesem Krakowa. W Programie wskazane zostały zarówno środki jak i zakres działań naprawczych, aby sprostać wymogom czasowym dostosowania jakości powietrza do norm obowiązujących w Polsce od wielu lat. Realizowane od 2005 roku Programy ochrony powietrza miały możliwość realizacji działań w sposób łagodny, z odpowiednim zapasem czasowym i przy dostępie środków unijnych. Niestety efekty tych prowadzonych w niskim tempie działań nie są wystarczające, aby jakość powietrza, którym oddychają Małopolanie uległa faktycznej poprawie, ponieważ w dalszym ciągu działają niskosprawne urządzenia grzewcze w sektorze komunalno-bytowym. Obecne przepisy pozwalają na przyspieszenie tempa tych działań.
1809	**Przedsiębiorca** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	3. Reprezentuję branżę pelletową od około 10 lat. Szkolono mnie zawsze, że używając pelletu czy drewna, nie będę zanieczyszczał powietrza i będę oszczędzał na ogrzewaniu swojego domu. Zastanawiam się, czy nie należy wprowadzić zmiany w definicji paliwa stałego i odnawialnego źródła energii. Pellet to odnawialne źródło energii, a nie paliwo kopalne jak mówi POP. Od wielu lat szkolę instalatorów o tym, o czym mówiłem na początku. Mogę współpracować z Państwem, by ochronić powietrze za pomocą różnych rozwiązań, a nie doprowadzać do jego zanieczyszczenia. Zakaz użytkowania piecyków i kominków czy kotłów na paliwo stałe nie powoduje generowania czystego powietrza, a wręcz odwrotnie.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Zgodnie z ustawą z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Dz. U. z 2019 r. poz. 660, 1527, z 2020 r. poz. 284. w art. 4a wskazana została definicja paliw stałych. W ramach definicji paliw stałych ujęta jest również biomasa pozyskiwana z drzew i krzewów oraz biomasa roślinna z rolnictwa. Dlatego ujęcie w Programie paliw stałych jest prawidłowe. Paliwa stałe mogą być natomiast rozróżnione na paliwa kopalne i paliwa

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			odnawialne, ale jest to dodatkowy podział rodzajów paliw stałych. **Program nie wskazuje, że drewno czy pellet są paliwem kopalnym.** Biomasa jest paliwem stałym, którego spalanie wiąże się z emisją do powietrza zanieczyszczeń, takich jak pyły czy benzo(a)piren. Poziomy dopuszczalne (w przypadku B(a)P – docelowy) tych substancji są od wielu lat przekraczane, co udokumentowane jest w Rocznych ocenach jakości powietrza w województwie małopolskim, wykonywanych przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – dokument ten stanowi podstawę opracowywania programów ochrony powietrza. Takie zestawienie nie stoi w sprzeczności z faktem, iż biomasa jest również odnawialnym źródłem energii. Nie bez powodu dla biomasy oraz urządzeń nią zasilanych wprowadza się obostrzenia w zakresie jakości oraz parametrów emisyjnych zarówno na poziomie unijnym (dyrektywy) oraz krajowym (rozporządzenia). Nie są one wprowadzane po to, by dyskryminować wykorzystanie biomasy jako paliwa, ale ze względu na fakt, iż jest to odnawialne źródło energii, którego spalanie przyczynia się do emisji, a co za tym idzie, stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. W Programie wskazuje się, ze urządzenia gwarantujące emisję cząstek stałych nie wyższą niż 20 mg/m^3, zasilane biomasą, powinny być preferowane w ramach programów dofinansowań.
1810	**Polskie Forum Klimatyczne** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	Jestem zszokowany, jak wiele mądrych głosów tu usłyszałem. Uczestniczę od wielu lat w konsultacjach antysmogowych i nigdy czegoś takiego nie było, także państwu gratuluję. Mówi się o tym, że mają być Ekodoradcy klimatyczni zatrudniani w powiatach. Działania Urzędu Marszałkowskiego, czyli np. zakaz używania paliw stałych to jest ustawowe niszczenie klimatu, to jest wstyd na całą Europę, dopłacanie do kopalnego gazu w sytuacji, gdy zabrania się używania odnawialnych źródeł energii z drewna - to jest ustawowe niszczenie klimatu. Samorządowcy nie powinni się zgadzać na to, ze w gminach będzie teraz polowanie na ludzi biednych, jeżeli nie zdążą wymienić swoich urządzeń. Będzie na nich nagonka, jak w Krakowie, gdy ludzie dostawali wyroki ograniczenia wolności z tego powodu. 2. My popieramy to, co powiedzieli kominiarze. Reprezentuję też Grupę Zdrowego Oddychania, która jest autorem uchwały o prawidłowym spalaniu. Zamiast robić zakazy, należy edukować ludzi i szybko zlikwidować smog. Ekodoradcy są pilnowani, by nie pomagali w nauce poprawnego spalania. Wspieramy producentów urządzeń na biomasę – to jest ochrona klimatu, wspieramy też rolników, bo zakaz spalania paliw to niszczenie polskiego rolnictwa, leśnictwa, niszczenie polskiej zdrowej żywności.	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** Program ochrony powietrza nie zakazuje stosowania biomasy i paliw węglowych na terenie województwa. Jedynym przepisem, który wprowadza zakaz stosowania paliw stałych, jest, niezależna od Programu, uchwała antysmogowa dla miasta Krakowa. Działania w Programie skupiają się na ograniczeniu emisji zanieczyszczeń pyłowych, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu w obszarach, gdzie występują przekroczenia norm tych substancji. Działania związane z ograniczeniem finansowania ze środków publicznych określonych rozwiązań mają na celu zapewnienie również w dłuższej perspektywie struktury urządzeń grzewczych, która pozwoli na doprowadzenie i utrzymanie wymaganych norm jakości powietrza. Skupienie się w Programie na działaniach przynoszących największy efekt jest konieczne ze względu na ograniczony czas na realizację Programu, jak i zbliżające się terminy wskazane w uchwale antysmogowej. Środki publiczne powinny być wydawane w jak najbardziej efektywny sposób, dlatego wydatkując je na działania związane z ochroną powietrza, powinno się w największym stopniu dofinansowywać rozwiązania o najmniejszym wpływie na jakość powietrza. Program nie wyklucza edukacji ekologicznej, jednak sama edukacja nie przyniesie wymaganych efektów w zakładanym wymaganym czasie (który zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* musi być jak najkrótszy). Społeczeństwo Małopolski jest jednym z najbardziej świadomych ekologicznie w

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
			skali kraju, co jest efektem wieloletniej edukacji ekologicznej. Przyczynia się do tego także działalność Ekodoradców, którzy na poziomie lokalnym prowadzą działania informacyjne i edukacyjne. Zakres ich działań jest zgodny z założeniami projektu zintegrowanego LIFE. Edukacja prawidłowego spalania paliw nie jest zakazana w żaden sposób na terenie Małopolski. Województwo Małopolskie każdorazowo podkreśla, iż urządzenia grzewcze powinny być użytkowane zgodnie z instrukcją obsługi, za której dostarczenie odpowiedzialny jest producent urządzenia. Kierowanie działań edukacyjnych na naukę sposobu palenia nie jest rozwiązaniem problemu – zgodnie z uchwałą antysmogową należy wymienić kotły pozaklasowe oraz 3 i 4 klasy, a nie uczyć ich obsługi. Działaniem sprzecznym z uchwałą jest przekonywanie mieszkańców, że mogą nadal eksploatować swoje wysokoemisyjne urządzenia i bez ich wymiany osiągnąć ten sam efekt ekologiczny. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla w Zabrzu (*Ocena skuteczności metody spalania węgla i drewna „od góry" jako narzędzia do poprawy jakości powietrza w Polsce*), zmiana sposobu spalania nie może stanowić rozwiązania problemu złej jakości powietrza, gdyż nie gwarantuje ona obniżenia emisji, często powoduje nawet jej wzrost, a przy spadku emisji nie jest ona zbliżona do poziomu emisji deklarowanego dla urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia ws. ekoprojektu. Głównym celem Programu jest pełne wdrożenie uchwały antysmogowej – wszelkie działania mają na celu terminową wymianę kotłów niespełniających jej wymagań. Dostępne środki finansowe są ograniczone, dlatego kieruje się je na rozwiązanie źródła problemu, a nie jego doraźne ograniczenie, które nie gwarantuje długotrwałego osiągnięcia poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji. Ponadto dotychczas prowadzona na szeroką skalę edukacja prawidłowych metod spalania nie przynosi wymiernych efektów ograniczania emisji, dlatego nie traktuje się jej jako rozwiązania problemu złej jakości powietrza.
1811	**Osoba prywatna** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	W nawiązaniu do norm emisji spalin z transportu. Warto dodać w Program aspekt inwestycji w komunikację miejską, by zapewnić coś w zamian, pokazać, że można podróżować komunikacją ekologiczną. Normy powinny się pojawiać stopniowo z uwzględnieniem aspektu inwestycji.	**UWZGLĘDNIONO** Działania transportowe zostały uzupełnione o potrzebę zapewnienia przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych. Warto również zaznaczyć, że zgodnie z badaniami ruchu w Krakowie, podróże samochodem stanowią około 40% ogółu podróży mieszkańców. Transport zbiorowy stanowi około 30%, podróże piesze 23%, a rowerowe 7%.
1812	**Fundacja Krakowskie Klasyki** *(uwaga zgłoszona*	Reprezentuję grupę zajmującą się starymi samochodami, zabytkową motoryzacją jako dobrem kultury. W ramach ograniczeń związanych z normami Euro prosimy o dopuszczenie samochodów zabytkowych. Prosimy aby w ramach strefy dopuścić wjazd pojazdów zabytkowych, tak, jak to zrobiły Londyn, Wiedeń czy inne miasta europejskie. Grupa pojazdów	**CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO** W Programie przewidziana została możliwość wyłączeń spod zaproponowanych ograniczeń: „Plan powinien zawierać szczegóły ograniczeń, zasięg strefy,

Lp.	Podmiot zgłaszający stanowisko	Treść zgłoszonego wniosku	Rozstrzygnięcie Zarządu Województwa Małopolskiego *(wniosek uwzględniono/ nie uwzględniono /częściowo uwzględniono)*
	podczas spotkania konsultacyjnego)	zabytkowych jest niewielka i nie ma znaczącego wpływu na jakość powietrza. Prosimy, aby nie zniszczyć tego dziedzictwa, które nam zostało i nie chcemy, aby o tym zapomniano w całym natłoku problemów związanych z komunikacją i powietrzem.	wyłączenia w okresie przejściowym, lokalizację oznakowań, plan kontroli, propozycje tras alternatywnych oraz wyłączeń stosowanych w strefie." (str. 52 Załącznika nr 1). Wyłączenia te zostaną określone w ramach szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji Euro, który przygotowany zostanie przez Prezydenta Krakowa. W Programie nie precyzowano dokładnie grup, jakie należy wyłączyć spod ograniczeń oraz sposobu ich wyłączenia. To Prezydent i Rada Miasta Krakowa na podstawie specyfiki ruchu w mieście oraz szczegółowych informacji na temat floty pojazdów, wskażą w oparciu o najbardziej rzetelne informacje wyłączenia (mogą to być m.in. osoby niepełnosprawne, pojazdy uprzywilejowane, służby porządkowe, pojazdy zabytkowe, pojazdy jednośladowe, itp.) oraz grupy podlegające okresom przejściowym. **Ponadto zapisy dotyczące zasięgu i wymagań w wersji pilotażowej i docelowej stref czystego transportu zostały wskazane jako rekomendowane do wykorzystania przez Prezydenta Miasta. Analiza przeprowadzona w Programie wykazała, że wskazane wytyczne pozwolą na osiągnięcie poprawy jakości powietrza, tj. osiągnięcie poziomu dopuszczalnego stężenia dwutlenku azotu. Zadanie jest wskazane do realizacji przez Prezydenta Miasta i to podczas prac nad opracowaniem szczegółowego planu wdrożenia strefy czystego transportu w oparciu o normy emisji EURO zostaną ustalone zasięg i obostrzenia obowiązujące w strefie.**
1813	**Ogólnopolski Związek Producentów Warzyw** *(uwaga zgłoszona podczas spotkania konsultacyjnego)*	EkoMałopolska powoduje ograniczenie emisji i to powinno być podstawą działania. Państwo zajmujecie się promowaniem lub niepromowaniem paliw stałych. EkoMałopolska ma wybitnych fachowców z branży, więc dlaczego takie działania są wprowadzane. Zastanawiamy się czy to jest żart. Takimi działaniami można zniszczyć wiele branż w Małopolsce. Działania te mają duże skutki społeczne. Marszałek powinien na to zwrócić uwagę. Działania powinny być małymi kroczkami rozłożone w czasie, a nie nagłe, gwałtowne i drastyczne cięcia.	**NIE UWZGLĘDNIONO** Zadaniem Programu nie jest niszczenie branż w Małopolsce, ani również promowanie lub niepromowanie paliw. Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* Program ochrony powietrza ma na celu określać działania naprawcze, tak aby okresy, w których nie są dotrzymane poziomy dopuszczalne lub docelowe lub pułap stężenia ekspozycji, były jak najkrótsze. Działania w Małopolsce prowadzone są etapami już od 2005 roku, a skala działań była dotąd niewystarczająca. Przygotowania do wdrożenia uchwały antysmogowej były prowadzone od 2010 roku, dlatego też nie były to działania gwałtowne i drastyczne. Niniejszy Program ochrony powietrza ma na celu przyspieszenie i pełne wdrożenie działań naprawczych, w tym założenia uchwały antysmogowej dla Małopolski.