**Protokół ze spotkania Porozumienia na Rzecz Rozwoju Przedsiębiorczości w Krakowie, które odbyło się w dniu 07.09. 2022 roku**

Plan Spotkania:

1. Otwarcie Porozumienia

2. Zatwierdzenie porządku obrad Porozumienia

3. Przedstawienie przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie informacji na temat projektu Strefy Czystego Transportu.

4. Dyskusja na temat SCT.

5. Zamknięcie spotkania

W spotkaniu brało udział 10 osób.

**Przebieg spotkania**

Spotkanie otworzył przewodniczący Porozumienia, pan Janusz Kowalski. Przywitał wszystkich przybyłych, w tym przedstawicieli ZTP oraz Wydziału ds. Przedsiębiorczości i Innowacji. Przeprowadził głosowanie dotyczące zatwierdzenia programu spotkania – zatwierdzono. Następnie oddał głos ZTP.

Prezentację na temat Stref Czystego Transportu )w załączeniu) przedstawiła pani Katarzyna Nosal Hoy z ZTP. Po zapoznaniu się z założeniami projektu, jako pierwszy swoje uwagi zgłosił pan Adam Udziela, reprezentujący podczas spotkania tak Stowarzyszenie Małych i Średnich Przedsiębiorstw „Krak-Business”, jak i – wyjątkowo – Krakowską Kongregację Kupiecką. Ogólnie poparł sam pomysł, ale przedstawił następujące uwagi do projektu:

- terminy wprowadzania zmian są niewłaściwe: zbyt szybkie,

- włączenie w Strefę Czystego Transportu Alei Trzech Wieszczów doprowadzi do znacznych utrudnień w transporcie, ponieważ jest to obecnie główna arteria miasta,

- czy projekt uwzględnia motocykle, które generują większe zanieczyszczenie niż samochody,

- projekt może zaszkodzić turystyce, czy uwzględnia turystów? Czy przepisy będą dotyczyć także obcokrajowców?

- co z mieszkańcami terenów objętych SCT? Czy będą w jakiś sposób wyłączani,

- czy projekt uwzględnia kwestię recesji gospodarczej, której efektem są także utrudnienia w zakupie samochodów? W efekcie nawet ci przedsiębiorcy, którzy chcieliby zmienić samochód na nowszy, mogą mieć problem z jego zdobyciem,

- projekt nie mówi nic o parkingach, na których mogliby zostawiać samochody kierowcy, by przesiadać się na transport publiczny,

Następnie głos zabrał pan Janusz Kowalski. Przyznał, że SCT może być przydatna. Zgodził się też z pytaniami i tezami przedmówcy, szczególnie poparł go w kwestii zbyt szybkich terminów. Zapytał z kim przeprowadzano konsultacje poprzedzające prace nad projektem. Przedmówców poparł pan Piotr Wójcik reprezentujący Małopolski Związek Pracodawców Lewiatan, który dodał też, że oczekiwał więcej wniosków po konsultacjach. Zapytał również o przebieg konsultacji i o to jak je przeprowadzano. Odniósł się także to kwestii odpowiedniego informowania przedsiębiorców o zmianach – wskazał, że problem taki pojawił się podczas wprowadzania uchwały krajobrazowej. Poparł także pana Adama Udzielę w kwestii konieczności brania pod uwagę kwestii geopolitycznych: rosnących obciążeń finansowych dla przedsiębiorców, pogarszającej się sytuacji ekonomicznej i powiązanej z nimi dostępności do nowych samochodów na rynku. W związku z tym także wnioskował o rozważnie kwestii terminów wejścia w życie nowych przepisów, ponieważ sam projekt uznał za sensowny. Zwrócił też uwagę, że Marszałek powinien zająć się tzw. „obwarzankiem krakowskim”, czyli otaczającymi Kraków gminami, które generują wysokie zanieczyszczenia.

Z kolei przewodniczący Porozumienia, pan Janusz Kowalski, podkreślił znaczenie konsultowania zmian z przedsiębiorcami – jako przykład podał pewne ograniczenia w ruchu, do których zastrzeżenia i uwagi zgłaszali przedsiębiorcy, a które nie zdały egzaminu. Teraz takim działaniem może okazać się wyłączenie Alei Trzech Wieszczów, dla których nie ma obecnie komunikacyjnej alternatywy. Zwrócił też uwagę, że brak kontroli spalin w mieście, które mogłyby pomóc w walce z zanieczyszczeniem. Co więcej, o ile istnieją dane na temat samochodów posiadanych przez mieszkańców Krakowa, to nie istnieją dane mówiące o samochodach jakie każdego dnia przyjeżdżają spoza miasta, a które też mają znaczenie dla transportu miejskiego.

Jako pierwsza na pytania przedsiębiorców odpowiedziała pani Katarzyna Nosal Hoy. Wyjaśniła, że:

- osoby, które już mają stare samochody, nie będą musiały ich wymieniać przynajmniej do czerwca roku 2026, o ile spełniają minimalne normy (Euro 1), a starszych od nich samochodów w Krakowie wielu nie ma. Czas do czerwca 2026 pozwoli zaś mieszkańcom przygotować się do zakupu nowych pojazdów.

- wszystkie zgłaszane uwagi są notowane i brane pod uwagę; nie jest wykluczone, że wskazane w projekcie terminy i wymagania jeszcze się zmienią, tym bardziej, że projekt zostanie przedstawiony Radzie Miasta.

- Aleje i obwodnice. Na obwodnicach nie będą obowiązywały wymagania Strefy Czystego Transportu. Natomiast Aleje są objęte Strefą, ponieważ są najbardziej zanieczyszczonym miejscem w Krakowie, co w sposób dramatyczny obniża jakość życia osób, które przy Alejach mieszkają. Zmiany wychodzą więc naprzeciw ich potrzebom, aby mogli się nareszcie poczuć godnymi obywatelami Miasta.

- Konsultacje społeczne. Odbyło się siedem spotkań z mieszkańcami, z którymi pracowano w grupach warsztatowych. Zapraszani byli tak mieszkańcy obszarów, które miałyby być objęte Strefą w pierwszym etapie, jak i mieszkańcy innych obszarów. Zapewniono reprezentatywność: ludzie w różnym wieku i różnych płci, wykonujący różne zawody. Zorganizowano też trzy spotkania z przedsiębiorcami, w grupach nazwanych roboczo: „Wożę siebie”, „Wożę ludzi”, „Wożę towary”. Zaproszenie na te warsztaty zostało także wysłane do Małopolskiej Izby Rzemiosła. Wiele uwag zgłaszano do ZTP drogą telefoniczną, tak podczas dyżurów telefonicznych w czasie konsultacji jak i po nich. Niektóre rozmowy potrafiły trwać i 50 minut. Większość telefonujących była ogólnie za wprowadzeniem Stref, ale miała obawy co do szczegółów – pracownicy ZTP starali się podczas rozmów te obawy rozwiewać. Ostatnią formą konsultacji był udostępniony w Internecie formularz. Za jego pośrednictwem uwagi zgłosiło ponad 700 osób. Odzew był więc spory.

Tu Przewodniczący Porozumienia, pan Janusz Kowalski, wtrącił, że obecni na Sali reprezentują nie setki, ale tysiące osób, reprezentują bowiem duże organizacje zrzeszające przedsiębiorców i to w ich imieniu się wypowiadają.

Następna do pytań odniosła się pani Magdalena Kościelniak-Barcik z ZTP.

- dane na temat ilości samochodów w Krakowie ZTP pozyskał z Wydziału Ewidencji Pojazdów – liczba zarejestrowanych pojazdów. Przy czym nie każdy zarejestrowany w Krakowie pojazd rzeczywiście się po mieście porusza, ponieważ wielu kierowców nie wyrejestrowuje pojazdów. Dlatego podczas prezentacji mówiono o około 1% aut, które nie spełniałyby wymogów, informacja z Wydziału Ewidencji Pojazdów mówi o ok. 1000 takich samochodów. Ale nie wszystkie muszą być w użytkowaniu, więc liczba faktycznie użytkowanych, ponad 30-letnich pojazdów może być nawet mniejsza.

- Turyści i obcokrajowcy. Strefa Czystego Transportu dotyczy pojazdów, nie osób. Projekt nie tworzy kategorii: mieszkańców, przedsiębiorców, czy osób spoza Krakowa. Tak samo podobne Strefy wyglądają w innych krajach, w których je wprowadzono.

- W wyniku konsultacji z mieszkańcami uproszczono projekt, który początkowo był wieloetapowy i praktycznie w każdym roku podnoszono normy. Obecnie projekt jest dwuetapowy i daje mieszkańcom więcej czasu na przygotowanie. W pierwszym etapie obostrzenia dotyczą pojazdów trzydziestoletnich. Ów pierwszy etap służyć ma przede wszystkim oswojeniu mieszkańców ze zmianami. Dlatego tak ważne jest, by w projekcie uchwały znalazł się harmonogram wprowadzania wymogów związanych ze SCT.

Głos zabrał pan dr inż. Bohdan Makary z Wyższej Szkoły Zarządzani i Bankowości w Krakowie, który zapewnił, że jest jak najbardziej za wprowadzeniem Strefy, choć ma oczywiście kilka uwag co do szczegółów. Przypomniał, że od października na ruch w Krakowie wpłyną znacząco studenci, którzy także poruszają się samochodami, a z których część przyjeżdża na zajęcia spoza miasta. Wprowadzanie Strefy, przy wszystkich krakowskich problemach, to praca na „parę ładnych lat”, stanowczo dłużej, niż przewidują terminy w projekcie. Warto też brać pod uwagę skłonność Polaków do obchodzenia przepisów. Przy czym, jak zauważył, najstarszymi samochodami jeżdżą zwykle najstarsi ludzie, część problemów rozwiąże więc czas. Dodał też, że sam plan wprowadzenia Strefy jest bardzo dobry, jedyny kłopot to wskazane w projekcie terminy.

Pan Adam Udziela wniósł uwagi do polityki informacyjnej. Jego zdaniem ulotka z informacjami na temat SCT powinna zostać dostarczona pod wszystkie adresy miejskie. Pojawia się też pytanie związane z dojazdem do szpitali.

Pan Piotr Cebulski, z Polsko - Słowackiej Izby Przemysłowo Handlowej wyraził opinię, iż zamykanie Alei dopóki nie zostaną uruchomione wszystkie obwodnice, stanowi nieporozumienie.

Pani Katarzyna Nosal Hoy z ZTP wyjaśniła, że Miasto bada różne rozwiązania związane z dojazdem do szpitali. Pojawił się pomysł wytyczenia korytarzy dojazdowych do szpitali. Szukając rozwiązań, ZTP podpatrywało jakie stosowane są zagranicą, pojawił się np. pomysł dopuszczania pojazdów, których kierowcy otrzymują od szpitala specjalną pieczątkę potwierdzającą, że faktycznie jechali do szpitala.

Jeśli chodzi o akcję informacyjną dla mieszkańców, ZTP szykuje się do jej przeprowadzenia. Najpierw jednak musi zostać przyjęta uchwała, by można było przekazywać mieszkańców informacje na temat wprowadzanych przepisów.

Nalepka dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy. Na razie ZTP planuje wydawać ją korespondencyjnie, przy użyciu dedykowanej specjalnie do tego strony internetowej, na której właściciel pojazdu będzie mógł złożyć wniosek o wydanie nalepki. Myśli się też o tym, by w wybranych punkach UMK można było takie nalepki wydawać.

Przewodniczący Porozumienia podkreślił, w podsumowaniu, że choć sam kierunek zmian jest wart poparcia, to zdecydowanie należy wziąć pod uwagę możliwość ich wprowadzenia we wskazanych terminach, ponieważ te przedsiębiorcom wydają się nierealne. Ale lepiej wprowadzać przepisy, z których miasto nie będzie potem musiało się wycofywać – co nie służyłoby prestiżowi Urzędu.  
  
Ponieważ nie było więcej pytań, przewodniczący podziękował przedstawicielkom ZTP jak również wszystkim zebranym i zakończył spotkanie.