

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

Nr formularza	Sposób zgłoszenia uwagi	Propozycje/uwagi/opinie	Stanowisko wraz z uzasadnieniem
1.	w trakcie dyżuru eksperta	Wyłączenie z SCT ulic Pocztowej i Młyńskiej. Uzasadnienie: Są to ulice jednokierunkowe, jedyny dojazd do Galerii Katowickiej i dworca PKP dla podróżnych i osób niepełnosprawnych. Propozycja rozwiązania problemu: granice SCT po obrzeżach tych ulic. Plac Oddziałów Młodzieży Powstańczej nie gwarantuje przemieszczenia się do Galerii osobom niepełnosprawnym.	<b>Nie uwzględniono</b> Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych od zakazu wjazdu do SCT zwolnione są pojazdy posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne. Ponadto, przejazd pod Galerią Katowicką nie znajduje się w obszarze SCT, zatem istnieje możliwość dojazdu do Galerii i dworca PKP.
2.	w trakcie dyżuru eksperta	<b>Par. 1 pkt 2</b> SCT powinna objąć co najmniej całe śródmieście Katowic. Wszyscy mieszkańcy mają prawo do czystego powietrza.	<b>Nie uwzględniono</b> Zaproponowany w projekcie uchwały obszar SCT jest kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej względem krótkiego terminu prac nad wdrożeniem SCT w Katowicach. Z tego powodu Miasto nie miało możliwości przeprowadzenia długotrwałego dialogu z mieszkańcami, poza procedurą konsultacji wynikającą z przepisów prawa.
		<b>Par. 4</b> Tak określone wyłączenia powodują, że SCT nie przynosi żadnych korzyści środowiskowych.	<b>Nie uwzględniono</b> Zaproponowane zapisy projektu uchwały w zakresie zakazu wjazdu do Strefy i wyłączeń od zakazu są kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska i Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej względem krótkiego terminu prac nad wdrożeniem SCT w Katowicach. Z tego powodu Miasto nie miało możliwości przeprowadzenia długotrwałego dialogu z mieszkańcami, poza procedurą konsultacji wynikającą z przepisów prawa.
3.	w trakcie dyżuru eksperta	Zwolnienie mieszkańców SCT z weryfikacji kryteriów wjazdu do SCT. Jestem mieszkańcem budynku przy ul. Pocztowej. Użytkuję samochód użyczony mi przez mieszkańca powiatu bieruńsko-lędzińskiego. Posiadam umowę użyczenia tego pojazdu na ul. Pocztowej, opłacając kartę mieszkańca na podstawie tej umowy. W	<b>Nie uwzględniono</b> Zapisy uchwały wyłączają bezterminowo od zakazu wjazdu do SCT pojazdy samochodowe mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) będące w ich posiadaniu przed dniem ustanowienia Strefy. Powiat Bieruńsko-Lędziński znajduje się na obszarze GZM.

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

		<p>myśl zapisów uchwały o SCT podczas weryfikacji auta zaparkowanego pod moim domem przez policję lub straż miejską otrzymam mandat za nieuprawniony wjazd do SCT (auto spełnia normę Euro4). Brak pełnej weryfikacji użytkowanego przez mieszkańca auta spowoduje dla mnie konieczność parkowania poza strefą lub częste udowadnianie użytkowania pojazdu, którego nie jestem właścicielem. CEPiK nie powinien być jedynym narzędziem do weryfikacji pojazdu. W moim przypadku baza MZUiM dot. karty mieszkańca byłaby właściwa - zawiera informacje o użytkowaniu pojazdu przez mieszkańca w obrębie SCT. Jeżeli nie będzie szerszego mechanizmu weryfikacji lepiej, żeby wyłączyć mieszkańców SCT z takiej weryfikacji.</p>	
4.	formularz konsultacyjny	<p>Jestem kategorycznie przeciwna Strefie Czystego Transportu w moim mieście Katowice. I żadne argumentacje nie są w stanie wpłynąć na moją opinię. Jest to pierwszy krok do totalitarnej kontroli, gdzie docelowo nie będziemy mieli możliwości swobodnego poruszania się, a każdy krok i czyn będzie śledzony oraz warunkowany podporządkowaniem się totalitarnym rządowi. Jeśli Unia Europejska „karze” spalić miasto Katowice wraz z mieszkańcami, to czy władarze również ślepo wypełnią rozkaz?</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b> Zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, w których wykazano przekroczenia norm NO<sub>2</sub> mają obowiązek wprowadzenia SCT. Wskazane w 2024 roku przekroczenia średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu na stacji komunikacyjnej GIOŚ, zlokalizowanej przy autostradzie A4, pomimo przeniesienia stacji do centrum miasta i braku przekroczeń NO<sub>2</sub>, były podstawą do zobligowania Katowic do wdrożenia Strefy. Zapisy projektu uchwały uwzględniają również przyjętą przez Komisję Europejską Dyrektywę w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (AAQD), co skutkować będzie obniżeniem dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza w przepisach krajowych m.in. w zakresie średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu.</p>
5.	formularz konsultacyjny	<p><b>Załącznik nr 3</b> <b>Ust. 1, 2, 3, 6 pkt 1,</b> Brak definicji „mieszkańca Katowic”. Należy jednoznacznie wskazać czy mieszkańcem Katowic jest osoba zameldowana na pobyt stały, czy może również na pobyt czasowy, czy może</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b> Projekt uchwały zakłada weryfikację uprawnień wjazdu do SCT na podstawie danych zawartych w CEPiK, a nie definicji mieszkańca, zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ta sama ustawa mówi, że od zakazu wjazdu do SCT zwolnione są pojazdy</p>


## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

		<p>wystarczy, że płaci w Katowicach podatki. Proponuję, aby mieszkańcem Katowic uznać osobę, która albo jest zameldowana albo płaci podatki w Katowicach.</p> <p><b>Załącznik nr 3</b> Brak uwzględnienia potrzeb osób z niepełnosprawnościami legitymujących się kartą parkingową, o której mowa w ustawie prawo o ruchu drogowym. Proponuję zwolnić z ograniczeń wjazdu do strefy osoby, o których mowa w art. 8 ustawy prawo o ruchu drogowym czyli: - osobę niepełnosprawną legitymującą się kartą parkingową kierującą pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, - kierującego pojazdem, który przewozi osobę niepełnosprawną legitymującą się kartą parkingową - kierującego pojazdem należącym do placówki, o której mowa w ust. 3a pkt 3 ww. ustawy, przewożącego osobę mającą znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, pozostającą pod opieką takiej placówki. Jednocześnie uważam, że przedmiotowa uchwała jest nieakceptowalna społecznie gdyż dzieli ludzi ze względu na ich stan majątkowy i jako taka nie powinna zostać uchwalona. Władze samorządowe zamiast poddawać się naciskom powinny zdecydowanie działać w celu zmiany przepisów jawnie dyskryminujących mieszkańców.</p>	<p>posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne.</p>
6.	formularz konsultacyjny	<p>Projekt uchwały, jakkolwiek – w obecnej formie – dość łagodny, stawia nadmiernie wysokie (na tle większości krajów Europy Zachodniej) wymagania wobec pojazdów z silnikami benzynowymi. Najwyższa norma obowiązująca w strefach LEZ w Niemczech (np. Berlin) to EURO II. Inne kraje zachodniej Europy albo nie stawiają żadnych wymogów pojazdom z silnikami</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b> Propozycje zapisów dotyczących zakazu wjazdu do SCT pojazdów w zależności od konkretnych emisji spalin zostały oparte m.in. o analizę pojazdów poruszających się po drogach w obszarze miasta Katowice oraz zarejestrowanych w Katowicach i na terenie gmin członkowskich Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jak również na podstawie</p>

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

		<p>benzynowymi lub ograniczają się do Euro I / II. Wyjątkiem są tu głównie niektóre włoskie miasta (Euro III) a także Paryż i Londyn (Euro IV). Jest to uzasadnione – znaczna większość silników benzynowych wyposażonych w katalizatory emituje znacząco mniejsze ilości szkodliwych substancji (na czele z NOx) niż przydzielana im w momencie produkcji norma Euro. W praktyce niemal każdy silnik spalinowy z lat 90 spełnia – zwłaszcza pod względem emisji NOx, z którymi ponoć walczyć ma SCT – normę Euro V.</p> <p>Uwzględnivszy powyższe, wnoszę o obniżenie wymogu normy Euro dla silników benzynowych do Euro II. Jeśli jest ona dobra dla Berlina, to jest też dobra dla Katowic. To diesle są problemem, nie benzyny – a urealniony wymóg powinien uspokoić nastroje społeczne.</p> <p>Z dokładnymi emisjami zapoznać się można m.in. na stronie: <a href="https://car-emissions.com/">https://car-emissions.com/</a></p> <p>Wiele krajów Europy Zachodniej – w tym m.in. Niemcy – dopuszcza wjazd do strefy wszystkich pojazdów wyposażonych w instalację LPG. Paliwo gazowe traktowane jest jako ekologiczne paliwo alternatywne, znacząco obniżające i tak niskie już emisje silnika benzynowego.</p> <p>Uwzględnivszy powyższe, wnoszę o zapisanie instalacji LPG jako paliwa dopuszczającego wjazd do strefy niezależnie od normy Euro pojazdu. Pozwoli to promować ekologiczne i ekonomiczne paliwo i uspokoić nastroje społeczne związane z wprowadzeniem SCT.</p>	<p>wyników badań poziomów stężeń dwutlenków azotu pozyskanych z GIOŚ i GZM.</p> <p>LPG jest alternatywnym źródłem zasilania dla silników o zapłonie iskrowym, który służy do rozruchu pojazdu do czasu automatycznego lub ręcznego przełączenia na gaz. Nie jest możliwe w czasie kontroli wjazdu do Strefy weryfikowanie korzystania z instalacji LPG.</p>
7.	formularz konsultacyjny	<p><b>Załącznik nr 1</b></p> <p>2. Granicę Strefy wyznaczają: 1) odcinek ulicy Adama Mickiewicza od skrzyżowania z ulicą Stawową do Rynku</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Zaproponowany w projekcie uchwały obszar SCT jest kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej względem</p>

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

		<p>2) odcinek ulicy Warszawskiej od Rynku do skrzyżowania z ulicą Mielęckiego  3) ulica Mielęckiego  4) ulica Dworcowa od skrzyżowania z ulicą Mielęckiego do Placu Szewczyka  5) ulica Stawowa od Placu Szewczyka do skrzyżowania z ulicą Adama Mickiewicza</p> 	<p>krótkiego terminu prac nad wdrożeniem SCT w Katowicach. Z tego powodu Miasto nie miało możliwości przeprowadzenia długotrwałego dialogu z mieszkańcami, poza procedurą konsultacji wynikającą z przepisów prawa.</p>
8.	formularz konsultacyjny	<p><b>Załącznik nr 1</b>  Dopóki są w remoncie wiadukty, ratuje przejazd z południa na północ trasa Warszawska – Uniwersytecka - Roździeńskiego. Ten przejazd jest potrzebny, póki co. Ogólnie: Proponuje poczekać z akcją do zakończenia problemów z przejazdem przez miasto z powodu w/w wiaduktów. Te ograniczenia wynikające z pomysłów bogatej Brukseli biją w portfele skromniejszych mieszkańców mojego miasta. Za chwilę nie sprzedam mojego auta co jest dla mnie ważne w kalkulacji przy kupnie nowego. Jak zwykle biedny emeryt przeszkadza, że żyje.</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b>  Zaproponowany w projekcie uchwały obszar SCT jest kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej względem krótkiego terminu prac nad wdrożeniem SCT w Katowicach. Z tego powodu Miasto nie miało możliwości przeprowadzenia długotrwałego dialogu z mieszkańcami, poza procedurą konsultacji wynikającą z przepisów prawa. Zgodnie ze stanowiskiem Ministerstwa, SCT w Katowicach powinna obowiązywać od czerwca br.</p>

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

9.	formularz konsultacyjny	<p>SCT w Katowicach ma dotyczyć nie tylko mieszkańców Katowic, ale i osób zamieszkałych w innych miejscach. Na innych zasadach traktuje się również mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz pozostałych użytkowników pojazdów. W związku z powyższym konsultacje powinny zbierać głosy nie tylko od mieszkańców Katowic, ale całego społeczeństwa. Wzór formularza oraz informacje na stronach UM Katowice wskazują na co innego. Należy rozważyć powtórzenie konsultacji społecznych Uchwały z uwzględnieniem głosów całego społeczeństwa w rozumieniu Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska.</p> <p><b>Par. 1 w powiązaniu z zał. 1 i zał. 2 oraz par. 4.</b></p> <p>Granice strefy są adekwatne do obostrzeń zawartych w zał. 3 do uchwały. Umożliwiają dojazd do głównych istotnych punktów miasta z punktu widzenia nie tylko mieszkańców Katowic, GZM, czy mieszkańców woj. śląskiego. Jest np. możliwy dojazd do stacji kolejowej „Katowice” zarówno od północy jak i od południa. Problematyczny jest tylko dostęp do BOM UM Katowice na Rynek 1 przez objęcie SCT ul. Młyńskiej. Każda zmiana SCT polegająca na jej rozszerzeniu w stosunku do konsultowanej wersji powinna uwzględniać zmniejszenie jej uciążliwości, szczególnie dla pojazdów poniżej 3,5 t jak w stolicach krajów z naszego regionu – Pradze i Wiedniu.</p> <p><b>Par. 4 i zał. 3</b></p> <p>Proponowane obostrzenia SCT Katowice powinny dotyczyć tylko i wyłącznie konsultowanych obecnie granic strefy. Jeśli Rada Miasta i Prezydent pod presją np. organizacji ekologicznych, głównie spoza Katowic (np. Frank Bold który główną siedzibę miał w czeskiej Pradze), powiększyłby strefę, należałoby zmienić zapisy</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Konsultacje społeczne projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu zostały przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi w Katowicach przepisami prawa miejscowego, które określają zarówno zakres podmiotowy konsultacji, jak i tryb ich przeprowadzania. W tym sensie brak jest możliwości rozszerzenia formalnego kręgu uczestników konsultacji poza mieszkańców Katowic. Regulacja ta wynika z faktu, że przedmiotem konsultacji jest akt prawa miejscowego stanowiony przez Radę Miasta Katowice i obowiązujący na terenie tego miasta.</p> <p>Zaproponowane zapisy uchwały w sprawie ustanowienia SCT dopuszczają wjazd jedynie pojazdów do 3,5 t. Propozycje zapisów dotyczących zakazu wjazdu pojazdów w zależności od konkretnych emisji spalin zostały oparte m.in. o analizę pojazdów poruszających się po drogach w obszarze miasta Katowice oraz zarejestrowanych na terenie miasta Katowice oraz gmin członkowskich Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jak również na podstawie wyników badań poziomów stężeń dwutlenków azotu pozyskanych z GIOŚ i GZM.</p>
----	-------------------------	---	--

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

		<p>zał. 3 tak, aby wprowadzenie SCT było zgodne z zasadą sprawiedliwej transformacji.</p> <p>Większa SCT powinna bazować na modelach przyjętych w innych krajach UE z naszego regionu – wszak kamień milowy E2L choć dotyczy tylko Polski, to adekwatne zapisy mają inne kraje UE korzystające z krajowych planów odbudowy.</p> <p>Wnoszę zatem, aby w przypadku poszerzenia SCT obowiązywały w niej takie obostrzenia jak we Wiedniu lub w Pradze. W tych stolicach ograniczenia w SCT nie dotyczą pojazdów do 3,5 tony. Pojazdy powyżej 3,5 tony są objęte ograniczeniami – we Wiedniu min. EURO 3, w Pradze min. EURO 4. Takie rozwiązanie pozwoliłoby na powiększenie SCT (np. z wyłączeniem A4 i SCT) z konkretnym efektem ekologicznym zmniejszenia emisji NOx, ale bez nadmiernego obciążania finansowego społeczeństwa.</p> <p>Zwracam uwagę, że np. w Ostrawie czy w Brnie nie ma wyznaczonych SCT, mimo że kraj też korzysta z funduszy KPO.</p> <p>Jeśli po kilku latach wprowadzenie modelu SCT z Wiednia i Pragi nie przyniosłyby efektów w postaci polepszenia jakości powietrza pod względem tlenków azotu, proszę zwrócić uwagę na rozwiązania niemieckie. Ten znacznie bogatszy kraj ma często ustanowione znacznie łagodniejsze SCT niż obowiązujące w Polsce, szczególnie patrząc na Berlin. W Berlinie (ale i w Monachium) obostrzenia w przypadku aut napędzanych silnikiem benzynowym dotyczą tylko tych sprzed 1992 r. (wystarczy EURO 1 do wjazdu), a w przypadku silników diesla – wystarczy EURO 4. Inne podejście mają takie miasta jak Hamburg, czy duńska Kopenhaga – tam choć obostrzenia dotyczą też pojazdów do 3,5 t (w Kopenhadze od niedawna) i są „ostre dla silników diesla, to pozostawiono alternatywę dla mniej zamożnych członków społeczeństwa – brak obostrzeń dla silników benzynowych (w tym zasilanych LPG).</p>	
--	--	--	--

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

		<p><b>Par. 4 i zał. 3</b></p> <p>Obostrzenia dla pojazdów silnikowych w SCT Katowice powinny bazować na przyznanej normie EURO przy homologacji pojazdu, a nie bezpośrednio na roczniku auta. Obecnie CEPiK nie posiada takich danych, tylko przypisuje normę EURO na podstawie rocznika, co jest niesprawiedliwe. Zaświadczenie o homologacji pojazdu jest obciążeniem finansowym dla właścicieli, a miasta jak Kraków i tak ich często nie respektują.</p> <p><b>Uwaga ogólna</b></p> <p>Proszę mieć na uwadze, że wprowadzone SCT w Warszawie i Krakowie budzą duży opór społeczny także wśród mieszkańców tych miast. Są to znacznie ostrzejsze strefy niż np. w Czechach czy Austrii (tam nie dotyczą pojazdów &lt;3,5t), a nawet w wielu miastach Niemiec. Nie pozostawiają alternatywy w postaci wjazdu starszymi pojazdami z silnikami benzynowymi (lub LPG), jak np. w Hamburgu. Dlatego SCT w Warszawie oraz w Krakowie można uznać za wprowadzone z naruszeniem zasady sprawiedliwej transformacji. Konsekwencje są wyraźne – w Krakowie odbędzie się referendum za odwołaniem prezydenta i rady miasta, a prezydent Warszawy nie został Prezydentem RP. Proszę mieć to na uwadze przy wyznaczaniu ostatecznej wersji SCT Katowice.</p>	
10.	formularz konsultacyjny	<p><b>Uwaga ogólna</b></p> <p>Za mała ta strefa, wszystkie te ulice i tak są wyłączone z ruchu. Bez sensu.</p>	<p><b>Nie uwzględniono</b></p> <p>Zaproponowany w projekcie uchwały obszar SCT oraz wyłączenia są kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej względem krótkiego terminu prac nad wdrożeniem SCT w Katowicach. Z tego powodu Miasto nie miało możliwości przeprowadzenia długotrwałego dialogu z mieszkańcami, poza procedurą konsultacji wynikającą z przepisów prawa. W obszarze SCT wyłączona z ruchu jest jedynie część ulic.</p>

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

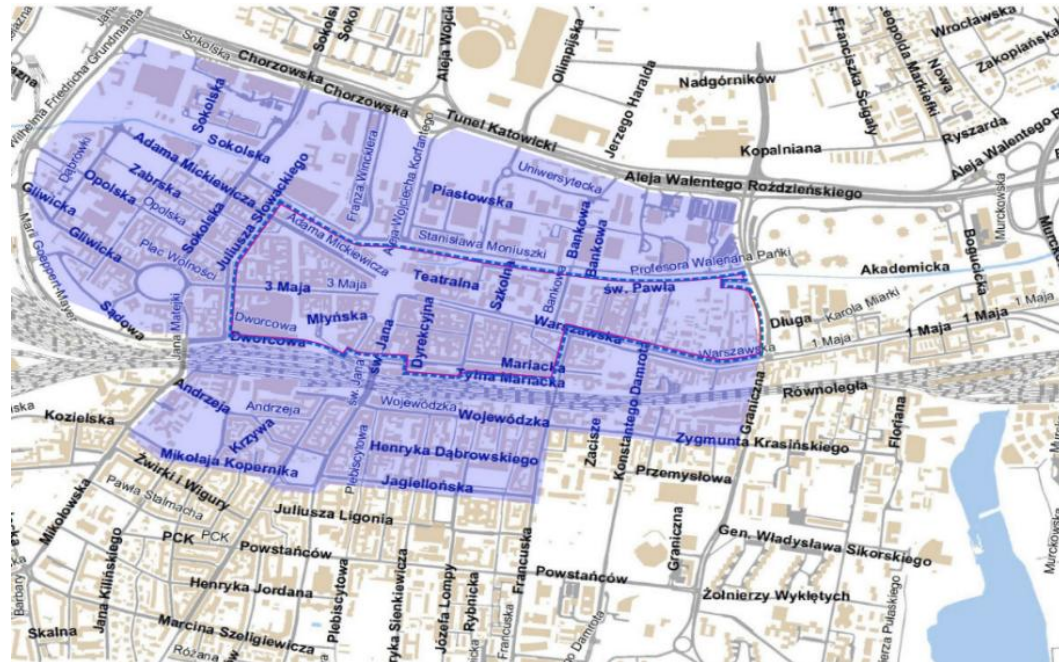
11.	formularz konsultacyjny	<b>Uwaga ogólna</b> Zwiększyć strefę i zaostrzyć limit dla diesel-a.	<b>Nie uwzględniono</b> Zaproponowany w projekcie uchwały obszar SCT oraz wyłączenia są kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej względem krótkiego terminu prac nad wdrożeniem SCT w Katowicach. Z tego powodu Miasto nie miało możliwości przeprowadzenia długotrwałego dialogu z mieszkańcami, poza procedurą konsultacji wynikającą z przepisów prawa.
12.	formularz konsultacyjny	<b>Par. 1</b> Strefa zaproponowana w uchwale faktycznie dotyczy obszaru już z małym natężeniem ruchu. Także uchwała niewiele lub nic nie zmienia. Proponuję powiększenie tej strefy, aby to praktycznie miało sens.	<b>Nie uwzględniono</b> Zaproponowany w projekcie uchwały obszar SCT jest kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej względem krótkiego terminu prac nad wdrożeniem SCT w Katowicach. Z tego powodu Miasto nie miało możliwości przeprowadzenia długotrwałego dialogu z mieszkańcami, poza procedurą konsultacji wynikającą z przepisów prawa.

## Uwagi zgłoszone w terminie bez formularza konsultacyjnego

13.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Rozszerzenie strefy. Proponowana SCT jest śmiesznie mała. Chciałbym, żeby objęła ona również ulicę Wojewódzką, na której mieszkam, przy czym uważam że granicami powinna być ul. Jagiellońska, i Krasińskiego włącznie od północy oraz Marii Goepfert-Mayer, Chorzowska i Roździeńskiego od zachodu i północy ze względu na obecne tam szkoły i uniwersytety.</li> <li>2) Weryfikacja wjazdu pojazdów do SCT powinna odbywać się automatycznie przy użyciu kamer.</li> <li>3) Jeśli istnieje taka możliwość warunki wjazdu do SCT powinny być rozszerzone o wielkość i masę pojazdu. W zaznaczonej strefie jest mało dostępnych miejsc parkingowych, a przerośnięte SUVy i Pick-upy zajmują po półtora miejsca.</li> </ol> <p>Przy czym ul. Goepfert-Mayer, Chorzowska i Roździeńskiego niekoniecznie muszą być tą strefą objęte, podobnie jak ul. Francuska nie jest objęta strefą Tempo 30, ale jest jej granicą.</p>	<b>Nie uwzględniono</b> 1. Zaproponowany w projekcie uchwały obszar SCT jest kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej względem krótkiego terminu prac nad wdrożeniem SCT w Katowicach. Z tego powodu Miasto nie miało możliwości przeprowadzenia długotrwałego dialogu z mieszkańcami, poza procedurą konsultacji wynikającą z przepisów prawa. 2. Ze względu na krótkie terminy, względem których Katowice zostały zobligowane do wdrożenia SCT, opracowanie i wdrożenie infrastruktury systemu automatycznej kontroli nie było możliwe.
-----	---	--

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

Jak na obrazku poniżej (proszę zwrócić uwagę które ulice są wewnątrz niebieskiego, a które są obok):



Kontrole uprawnień wjazdu będą dokonywane przez uprawnione służby.

3. Mając na uwadze fakt, że znaczna część ulic w obszarze planowanej SCT objęta jest zakazem ruchu pojazdów powyżej 3,5t nie planuje się dodatkowych ograniczeń w zakresie wielkości i masy pojazdu.

## Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego