



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DOTYCZĄCYCH PROJEKTU UCHWAŁY W SPRAWIE USTANOWIENIA NA TERENIE MIASTA KATOWICE STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

GENEZA KONSULTACJI

Katowice zostały zobligowane do wprowadzenia Strefy Czystego Transportu – decyzja wynika z wymogów Komisji Europejskiej. W mieście działa jedna z 18 stacji GIOŚ monitorujących jakość powietrza w polskich miastach. Do marca 2025 r. stacja ta była zlokalizowana przy autostradzie A4 (Aleja Górnośląska), gdzie wysokie natężenie ruchu tranzytowego powodowało przekroczenia poziomów dopuszczalnych dwutlenku azotu (NO₂) dla całej aglomeracji, choć wyniki te nie były miarodajne dla ruchu miejskiego ani dla oceny zasadności wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (SCT).

Działania zmierzające do zmiany lokalizacji stacji podjęto już w 2022 roku. W 2025 roku stacja została przeniesiona na ul. Dudy-Gracza, na drogi miejskie, aby lepiej odzwierciedlała warunki typowe dla Katowic. Informację o zmianie przekazano do Ministerstwa Klimatu i Środowiska – przez wiele miesięcy bez odpowiedzi. W grudniu 2025 r. ministerstwo poinformowało jednak, że lokalizacja stacji nie zwalnia miasta z obowiązku utworzenia SCT, a jej wprowadzenie jest istotne dla wypłaty środków z KPO. W efekcie miasto przygotowało uchwałę intencyjną w sprawie SCT (uchwała nr XXIII/412/25 Rady Miasta Katowice z dnia 18 grudnia 2025 r. w sprawie przystąpienia do realizacji działań dotyczących opracowania zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu celem jej utworzenia na terenie Miasta Katowice).

Obecnie, wyniki pomiarów stacji zlokalizowanej na ul. Dudy-Gracza nie wykazują przekroczeń poziomów dopuszczalnych NO₂, jednak Komisja Europejska ocenia sytuację na podstawie danych z 2024 r. i oczekuje wdrożenia SCT.

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Konsultacje zostały uruchomione zarządzeniem nr 1391/2026 Prezydenta Miasta Katowice z dnia 2 marca 2026 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dot. projektu uchwały ws. ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu. Zarządzenie Prezydenta Miasta Katowice stanowi załącznik nr 1 do Raportu.

Przedmiotem konsultacji był projekt uchwały ws. ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu, który stanowi załącznik nr 2 do Raportu.

Strefa Czystego Transportu (SCT) to wyznaczony obszar miasta, do którego mogą wjeżdżać tylko pojazdy spełniające określone normy emisji spalin lub objęte wyjątkami. Jej celem jest poprawa jakości powietrza, ograniczenie emisji z transportu oraz ochrona zdrowia mieszkańców.

Zgodnie z ustawą o elektromobilności, miasta powyżej 100 tys. mieszkańców z przekroczeniami norm NO₂ mają obowiązek wprowadzenia SCT. Dwutlenek azotu powstaje głównie w ruchu drogowym i negatywnie wpływa na zdrowie - jak pokazują badania zwiększa ryzyko astmy u dzieci, infekcji dróg oddechowych, chorób serca i przedwczesnych zgonów. Wysokie stężenia mogą też pogarszać wyniki poznawcze u dzieci.

Założenia Strefy Czystego Transportu

Założenia, które regulują funkcjonowanie przyszłej Strefy Czystego Transportu ujęte są w projekcie uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu.

Zaproponowane w projekcie uchwały granice Strefy obejmują obszar położony w centralnej części Katowic. Granice Strefy wyznaczone zostały z uwzględnieniem dostępnych danych dotyczących stężeń dwutlenku azotu, aktualnej lokalizacji stacji komunikacyjnej dokonującej pomiaru średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu oraz z uwzględnieniem potrzeb transportowych obszaru, dostępności publicznego transportu zbiorowego, skomunikowania z węzłami przesiadkowymi, dostępności do powierzchni parkingowych publicznych i niepublicznych, ograniczeń w ruchu wynikających z realizacji przez Spółkę PKP PLK S.A. przebudowy linii kolejowej E65, uwarunkowań wynikających z funkcjonujących stref płatnego parkowania, stref ruchu pieszego i rowerowego, stref ograniczonej prędkości Tempo 30 i ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych.

Co ważne – do obszaru Strefy nie zalicza się dróg i skrzyżowań wyznaczających granice Strefy – oznacza to, że same ulice, o których mowa wyżej w skład Strefy Czystego Transportu nie wchodzi oprócz pozostającego w Strefie odcinka ulicy Dworcowej objętego zakazem ruchu. Wyłączona ze Strefy została ulica ks. Stanisława Maślińskiego – ze względu na umożliwienie dojazdu do szpitala św. Elżbiety.

Proponowane granice Strefy Czystego Transportu

Granica Strefy Czystego Transportu jest przedstawiona czerwoną linią. Ulice wyznaczające granicę Strefy znajdują się poza strefą czystego transportu.



Strefa obejmować ma drogi publiczne, których zarządcą jest miasto Katowice. Granicę strefy wyznaczają:

- odcinek ulicy ks. Piotra Skargi od skrzyżowania z ulicą Juliusza Słowackiego do skrzyżowania z Aleją Wojciecha Korfantego;
- ulica Stanisława Moniuszki;
- ulica prof. Waleriana Pańki;
- odcinek ulicy Jerzego Dudy-Gracza od skrzyżowania z ulicą prof. Waleriana Pańki do skrzyżowania z ulicą Warszawską;
- odcinek ulicy Warszawskiej od skrzyżowania z ulicą Jerzego Dudy-Gracza do skrzyżowania z ulicą Francuską;
- odcinek ulicy Francuskiej od skrzyżowania z ulicą Warszawską do skrzyżowania z ulicą Mariacką Tylną;
- ulica Mariacka Tylna;
- ulica Dworcowa od skrzyżowania z ulicą Mariacką Tylną do skrzyżowania z ulicą Juliusza Słowackiego;
- odcinek ulicy Juliusza Słowackiego od skrzyżowania z ulicą Dworcową do skrzyżowania z ulicą ks. Piotra Skargi.

Najważniejszą zasadą funkcjonowania Strefy Czystego Transportu w Katowicach jest wyłączenie bez ograniczeń pojazdów samochodowych mieszkańców Katowic i pozostałych gmin wchodzących w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, będących w ich posiadaniu przed dniem ustanowienia Strefy.

Dopóki samochód tych mieszkańców będzie przechodził badania techniczne, to dalej będzie można nim poruszać się w katowickiej SCT. Wyłączenie obowiązuje także motocykle, pojazdy klasyfikowane jako inne, np. specjalne, autobusy realizujące przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego oraz pojazdy zabytkowe i historyczne, a także pojazdy uczestniczące w imprezach związanych z korzystaniem z drogi w sposób szczególny.

W przypadku pojazdów mieszkańców spoza Katowic i Metropolii oraz przy zmianie pojazdu na inny w przypadku mieszkańców Katowic i GZM do SCT w Katowicach będą mogły wjeżdżać:

Od dnia 29 czerwca 2026 roku do dnia 30 czerwca 2029 roku, pojazdy samochodowe mieszkańców Katowic, spełniające następujące wymagania:

- z silnikami benzynowymi spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 3 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2000 r.;
- z silnikami diesla spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 4 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2005 r.

Od dnia 1 lipca 2029 roku do dnia 31 grudnia 2033 roku, pojazdy samochodowe mieszkańców Katowic, spełniające następujące wymagania:

- z silnikami benzynowymi spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 3 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2000 r.;
- z silnikami diesla spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 5 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2009 r.

Od dnia 1 stycznia 2034 roku bezterminowo, pojazdy samochodowe mieszkańców Katowic, spełniające następujące wymagania:

- z silnikami benzynowymi spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 4 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2005 r.;
- z silnikami diesla spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 6 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2014 r.

Od dnia 29 czerwca 2026 roku do dnia 31 grudnia 2033 roku, pojazdy samochodowe inne niż mieszkańców Katowic, spełniające następujące wymagania:

- z silnikami benzynowymi spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 3 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2000 r.;
- z silnikami diesla spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 5 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2009 r.

Od dnia 1 stycznia 2034 roku bezterminowo, pojazdy samochodowe inne niż mieszkańców Katowic, spełniające następujące wymagania:

- z silnikami benzynowymi spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 4 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2005 r.;
- z silnikami diesla spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 6 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2014 r.

Zgodnie z założeniem projektu uchwały korzystanie ze Strefy Czystego Transportu nie będzie wiązało się z koniecznością uzyskiwania jakichkolwiek zezwoleń ani umieszczania na pojeździe specjalnych naklejek. W Katowicach nie planuje się również wprowadzania opłat za wjazd do Strefy. Pojazdy niespełniające wymogów będą mogły bez przeszkód dotrzeć do celu, korzystając z alternatywnych tras przebiegających poza obszarem SCT.

Zasady kontroli w Strefach Czystego Transportu (SCT) wynikają z przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz lokalnych uchwał danej gminy. Uprawniona do kontroli jest straż miejska oraz policja. Podczas kontroli drogowej – funkcjonariusz sprawdza dokumenty pojazdu i weryfikuje dane w systemach informatycznych. Na podstawie numeru rejestracyjnego sprawdzane są dane w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP), m.in. norma emisji spalin (Euro), rodzaj paliwa czy rok produkcji. Wjazd pojazdem niespełniającym wymogów do Strefy może skutkować mandatem (do 500 zł). O wjeździe do SCT będą informowały znaki D-54 „Strefa Czystego Transportu”. O końcu strefy poinformuje znak D-55 „Koniec Strefy Czystego Transportu”.

Mieszkańcy Katowic

	silniki benzynowe	silniki Diesla
pojazdy posiadane przed dniem ustanowienia Strefy	bezterminowe wyłączenie z zakazu	bezterminowe wyłączenie z zakazu
pojazdy nabyte pomiędzy 29.06.2026 a 30.06.2029	min. Euro 3 lub rok prod. od 2000	min. Euro 4 lub rok prod. od 2005
pojazdy nabyte pomiędzy 01.07.2029 a 31.12.2033	min. Euro 3 lub rok prod. od 2000	min. Euro 5 lub rok prod. od 2009
od 01.01.2034 (bezterminowo)	min. Euro 4 lub rok prod. od 2005	min. Euro 6 lub rok prod. od 2014

Mieszkańcy GZM

	silniki benzynowe	silniki Diesla
pojazdy posiadane przed dniem ustanowienia Strefy	bezterminowe wyłączenie z zakazu	bezterminowe wyłączenie z zakazu
pojazdy nabyte po ustanowieniu Strefy (do 31.12.2033)	min. Euro 3 lub rok prod. od 2000	min. Euro 5 lub rok prod. od 2009
pojazdy nabyte po ustanowieniu Strefy (od 01.01.2034)	min. Euro 4 lub rok prod. od 2005	min. Euro 6 lub rok prod. od 2014

Pozostali posiadacze pojazdów

	silniki benzynowe	silniki Diesla
od 29.06.2026 do 31.12.2033	min. Euro 3 lub rok prod. od 2000	min. Euro 5 lub rok prod. od 2009
od 01.01.2034 (bezterminowo)	min. Euro 4 lub rok prod. od 2005	min. Euro 6 lub rok prod. od 2014

CEL KONSULTACJI

Konsultacje społeczne miały na celu zebranie propozycji, uwag i opinii mieszkańców odnośnie propozycji zapisów projektu uchwały w sprawie ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu.

ZASIĘG TERYTORIALNY KONSULTACJI

Konsultacje społeczne miały charakter ogólnomiejski i skierowane były do wszystkich mieszkańców Katowic.

ODPOWIEDZIANY ZA PRZEPROWADZENIE KONSULTACJI

Wydział Komunikacji Społecznej we współpracy z Wydziałem Transportu Urzędu Miasta Katowice.

FORMA PRZEPROWADZENIA AKCJI INFORMACYJNEJ ORAZ KONSULTACJI

Etap zbierania propozycji, uwag i opinii mieszkańców był poprzedzony szeroką kampanią informacyjną, która przybliżyła ideę tworzenia stref czystego transportu, jak również wyjaśniała powody stojące za koniecznością ustanowienia takiego obszaru w Katowicach.

Informacja o prowadzonych konsultacjach została ogłoszona między innymi poprzez:

1. strony miejskiego portalu internetowego;
2. Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Katowice;
3. plakaty i ulotki dystrybuowane w dzielnicach;
4. kampania promocyjna prowadzona w Internecie – banery w cyfrowych mediach lokalnych i ogólnopolskich;
4. informator miejski Nasze Katowice (marcowe wydanie, nakład 152 tys. egzemplarzy);
5. portale społecznościowe, w tym Facebook (m.in. Katowice – oficjalny profil miasta);
6. Biuletyn Informacyjny Mieszkańca Katowic (newsletter dla mieszkańców) oraz Biuletyn Informacyjny Urzędu Miasta Katowice (newsletter dla dziennikarzy).

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone za pośrednictwem formularza konsultacyjnego. Ponadto zorganizowano dwa dyżury eksperckie w punkcie konsultacyjnym w dwóch terminach, podczas których można było zadać pytania oraz przekazać uwagi.

Formularz konsultacyjny można było uzupełnić od 16 marca do 7 kwietnia 2026 r. w następujący sposób:

- elektronicznie – formularz konsultacyjny można było pobrać na stronie katowice.eu/konsultacje i wypełniony przesłać drogą elektroniczną za pośrednictwem adresu email: konsultacje@katowice.eu;
- papierowo – wypełniony formularz konsultacyjny można było pobrać i złożyć osobiście w Wydziale Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Katowice przy Rynku 13 (pokój 204) lub pobrać i zostawić w oznaczonej urnie w wybranych filiach Miejskiej Biblioteki Publicznej w Katowicach (łącznie 31 punktów) lub w Miejskim Domu Kultury „Południe” filia Zarzecze.

Dyżury ekspertów odbyły się 17 oraz 24 marca w godzinach 16.30 – 18.30 w KATO Corner (róg ulicy Pocztowej i Młyńskiej). W trakcie dyżurów pracownicy Wydziału Transportu pozostawali do dyspozycji mieszkańców, odpowiadając na pytania uczestników konsultacji. W trakcie dyżurów wypełnione zostały 3 formularze konsultacyjne.

ZEBRANE PROPOZYCJE, OPINIE I UWAGI

łącznie w konsultacjach uczestniczyło 13 mieszkańców. 3 formularze zostały wypełnione w trakcie dyżuru eksperckiego, 3 kolejne formularze papierowe zostały wypełnione i wrzucone do urn, wystawianych w filiach bibliotecznych (po 1 formularzu w filii w dzielnicach Dąb, Koszutka oraz Załęska Hałda- Brynów część zachodnia). Z elektronicznej możliwości przekazania uwag skorzystało 7 mieszkańców - w tym 6 uczestników konsultacji naniosło uwagi na udostępnionych formularzach, a jeden mieszkaniec przekazał sugestię poza formularzem.

Wszystkie uwagi zebrane podczas trwania konsultacji, niezależnie od formy i trybu ich przekazania, zostały ujęte w wykazie uwag, który stanowi załącznik nr 3 do raportu. Należy zauważyć, że wśród zebranych opinii występują skrajnie różne stanowiska wobec pomysłu wprowadzenia SCT czy też jej obszaru. Część mieszkańców, odnosząc się do Strefy Czystego Transportu, optowała za jej powiększeniem i bardziej restrykcyjnymi zasadami jej funkcjonowania, niektórzy uczestnicy są jednak przeciwni jej powstaniu.

Załączniki:

1. Zarządzenie Prezydenta Miasta Katowice nr 1391/2026 Prezydenta Miasta Katowice z dnia 2 marca 2026 r.
2. Projekt uchwały w sprawie ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu
3. Zestawienie uwag zebranych w trakcie konsultacji
4. Stanowisko Prezydenta Miasta wobec zebranych opinii



ZARZĄDZENIE NR 1391/2026 PREZYDENTA MIASTA KATOWICE

z dnia 2 marca 2026 r.

w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dot. projektu uchwały ws. ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu

Na podstawie art. 5a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r., poz. 1153) oraz art. 40 ust. 1 i 2 w związku z art. 39 ust. 4 i art. 39 ust. 9 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2024 r., poz. 1289 z późn. zm.), w wykonaniu § 4 ust. 1 i 2 uchwały nr XXXVIII/860/13 Rady Miasta Katowice z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie zasad i trybów przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami miasta Katowice (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2013 r. poz. 4873 z późn. zm.) oraz § 2 uchwały nr XXIII/412/25 Rady Miasta Katowice z dnia 18 grudnia 2025 r. w sprawie przystąpienia do realizacji działań dotyczących opracowania zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu celem jej utworzenia na terenie Miasta Katowice

zarządza się co następuje:

§ 1. Przeprowadzić konsultacje społeczne z mieszkańcami miasta, których przedmiotem będzie projekt uchwały ws. ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu.

§ 2. Konsultacje społeczne mają na celu zebranie propozycji, uwag i opinii mieszkańców odnośnie propozycji zapisów projektu uchwały w sprawie ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu.

§ 3. W konsultacjach społecznych mogą wziąć udział mieszkańcy miasta Katowice.

§ 4. Konsultacje rozpoczną się z dniem wejścia w życie niniejszego zarządzenia, a zakończą się do 27 kwietnia 2026 r.

§ 5. W konsultacjach społecznych przewiduje się następujące formy zbierania uwag:

1) forma pisemna:

a) elektroniczna - wypełniony formularz konsultacyjny będzie można pobrać na stronie katowice.eu/konsultacje i przesłać drogą elektroniczną za pośrednictwem adresu email: konsultacje@katowice.eu;

b) papierowa - wypełniony formularz konsultacyjny będzie można pobrać i złożyć osobiście w Wydziale Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Katowice przy Rynku 13 (pokój 204) lub pobrać i zostawić w oznaczonej urnie w wybranych filiach Miejskiej Biblioteki Publicznej w Katowicach lub w Miejskim Domu Kultury „Południe” filia Zarzecze.

2) forma ustna – zgłoszenie uwag ustnie w trakcie dyżuru eksperta w punkcie konsultacyjnym.

§ 6. Szczegółowe informacje o działaniach wymienionych w §5 zostaną opublikowane na stronie katowice.eu/konsultacje.

§ 7. Informacja o prowadzonych konsultacjach zostanie ogłoszona między innymi poprzez:

- 1) informator miejski Nasze Katowice,
- 2) strony miejskiego portalu internetowego,
- 3) Biuletyn Informacji Publicznej,
- 4) plakaty dystrybuowane w dzielnicach,
- 5) portale społecznościowe.

§ 8. Zebrane opinie zostaną przedstawione w postaci raportu z konsultacji społecznych, który zostanie udostępniony na miejskiej stronie internetowej oraz do wglądu w Wydziale Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Katowice oraz w Wydziale Transportu Urzędu Miasta Katowice.

§ 9. Wykonanie zarządzenia powierza się Naczelnikowi Wydziału Komunikacji Społecznej oraz Naczelnikowi Wydziału Transportu.

§ 10. Nadzór nad wykonaniem zarządzenia powierza się nadzorującemu Wiceprezydentowi Miasta Katowice.

§ 11. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

wz. Prezydenta Miasta
Katowice
Pierwszy Wiceprezydent
Miasta Katowice

Bogumil Sobula



DOKUMENT PODPISANY ELEKTRONICZNIE

Dane podpisywanego dokumentu

Typ dokumentu	Zarządzenie
Numer dokumentu	1391/2026
Data dokumentu	2026-03-02
Organ wydający	Prezydent Miasta Katowice
Przedmiot regulacji	w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dot. projektu uchwały ws. ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu
Identyfikator dokumentu	BAADC8A5-1988-4680-BD58-88D1FC65C7C6

Informacje o złożonych podpisach elektronicznych

Podpis:	
Sygnatura	Signature-459859657
Numer seryjny	35C1E59B4FE9822C48DBD3DFA5A755255F7EF5B8
Osoba podpisująca	Bogumił Piotr Sobuła
Kraj	PL
Data złożenia podpisu	2026-03-02 09:36:40
Zakres podpisu	Podpis całego dokumentu
Wystawca certyfikatu	VATPL-5260300517 COPE SZAFIR - Kwalifikowany Krajowa Izba Rozliczeniowa S.A. PL

Projekt

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA KATOWICE

z dnia 2026 r.

w sprawie ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153 z późn. zm.) oraz art. 40 ust. 1 i 2 w związku z art. 39 ust. 4 i art. 39 ust. 9 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1853 z późn. zm.), po przeprowadzeniu konsultacji w trybie art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2025 r. poz. 1338 t.j.)

Rada Miasta Katowice
uchwała

§ 1. 1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko ustanawia się z dniem 29 czerwca 2026 r. Strefę Czystego Transportu w Katowicach, zwaną dalej „Strefą”, w granicach określonych w załączniku nr 1 do uchwały.

2. Granice Strefy przedstawia w formie graficznej załącznik nr 2 do uchwały.

§ 2. Strefa zostaje ustanowiona na czas nieoznaczony.

§ 3. Sposób organizacji ruchu przewiduje umieszczenie na wszystkich wjazdach i wyjazdach ze Strefy odpowiednio znaków drogowych informacyjnych D-54 „Strefa czystego transportu” i D-55 „Koniec strefy czystego transportu” oraz zastosowanie rozwiązań umożliwiających ominięcie Strefy kierującemu pojazdem samochodowym nieuprawnionym do wjazdu do Strefy.

§ 4. Oprócz pojazdów, o których mowa w art. 39 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zwanej dalej "Ustawą", od zakazu wjazdu do Strefy wyłącza się dodatkowo pojazdy określone w załączniku nr 3 do uchwały.

§ 5. 1. W celu identyfikacji pojazdów samochodowych uprawnionych do wjazdu do Strefy, o których mowa w art. 39 ust. 1 pkt 1 - 3 Ustawy oraz w załączniku nr 3 do uchwały określa się sposób kontroli wjazdu do Strefy za pomocą danych pozyskiwanych z centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

2. Kontrolę wjazdu do Strefy prowadzą uprawnione służby, zgodnie z posiadanymi kompetencjami.

§ 6. Wykonanie uchwały powierzyć Prezydentowi Miasta Katowice.

§ 7. 1. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

2. Treść uchwały o ustanowieniu Strefy zostanie dodatkowo podana do publicznej wiadomości:

- 1) na elektronicznej Tablicy Ogłoszeń Urzędu Miasta Katowice;
- 2) w miejscach przeznaczonych do zamieszczania ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta Katowice;
- 3) na portalu katowice.eu.

Granice obszaru Strefy

1. Strefa Czystego Transportu w Katowicach obejmuje drogi publiczne, których zarządcą jest Prezydent Miasta Katowice, położone wewnątrz obszaru określonego w pkt 2, z wyłączeniem ulicy ks. Stanisława Maślińskiego.

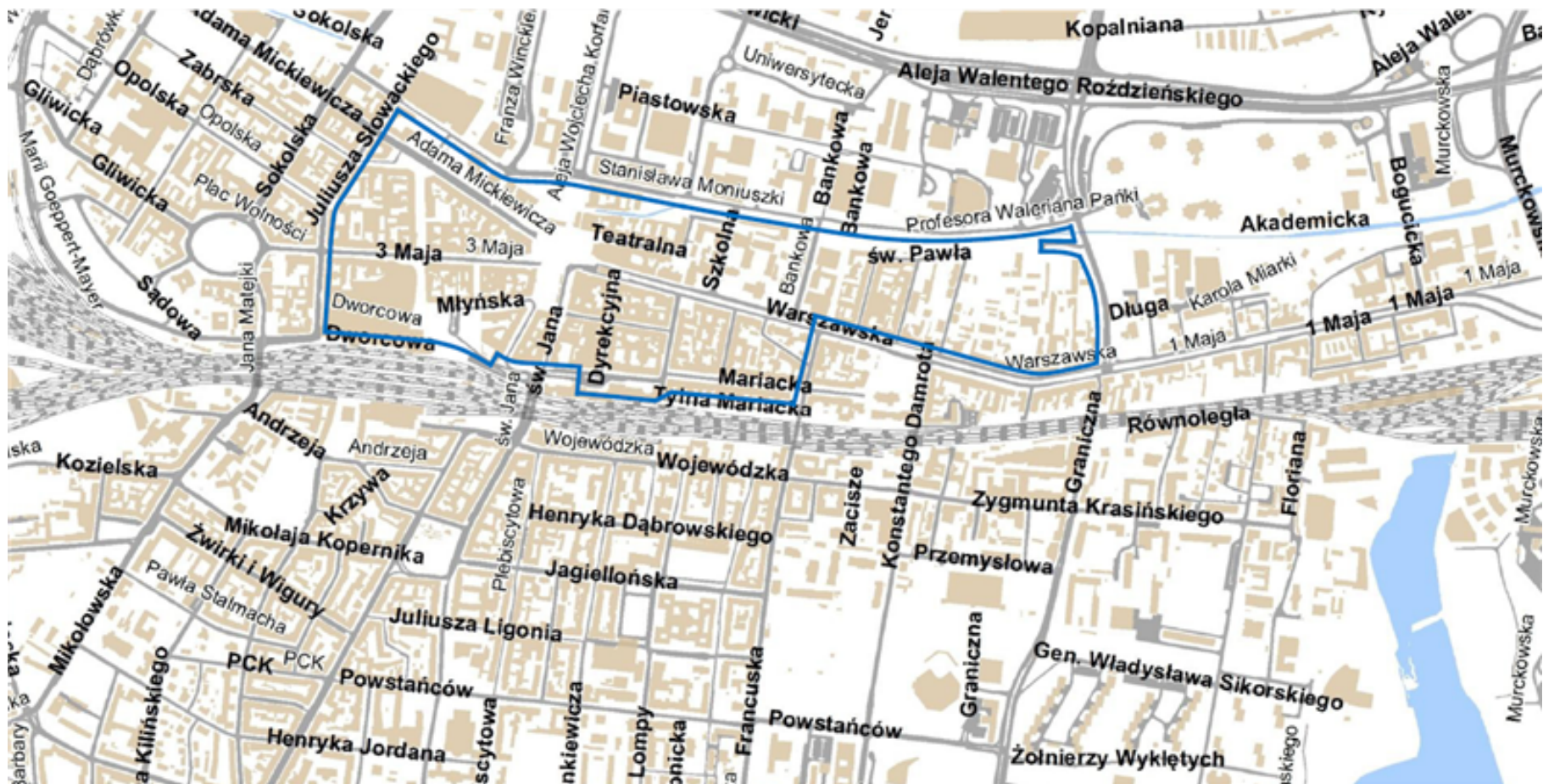
2. Granicę Strefy wyznaczają:

- 1) odcinek ulicy ks. Piotra Skargi od skrzyżowania z ulicą Juliusza Słowackiego do skrzyżowania z aleją Wojciecha Korfatego;
- 2) ulica Stanisława Moniuszki;
- 3) ulica prof. Waleriana Pańki;
- 4) odcinek ulicy Jerzego Dudy - Gracza od skrzyżowania z ulicą prof. Waleriana Pańki do skrzyżowania z ulicą Warszawską;
- 5) odcinek ulicy Warszawskiej od skrzyżowania z ulicą Jerzego Dudy - Gracza do skrzyżowania z ulicą Francuską;
- 6) odcinek ulicy Francuskiej od skrzyżowania z ulicą Warszawską do skrzyżowania z ulicą Mariacką Tylną;
- 7) ulica Mariacka Tylna;
- 8) ulica Dworcowa od skrzyżowania z ulicą Mariacką Tylną do skrzyżowania z ulicą Juliusza Słowackiego;
- 9) odcinek ulicy Juliusza Słowackiego od skrzyżowania z ulicą Dworcową do skrzyżowania z ulicą ks. Piotra Skargi.

3. Strefa nie obejmuje dróg określonych w pkt 2, oprócz pozostającego w Strefie odcinka ulicy Dworcowej objętego zakazem ruchu.

Załącznik nr 2 do uchwały nr
Rady Miasta Katowice
z dnia 2026 r.

STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU MIASTA KATOWICE



Załącznik nr 3 do uchwały nr
Rady Miasta Katowice
z dnia.....2026 r.

Pojazdy dodatkowo wyłączone od zakazu wjazdu do Strefy:

1. Od dnia 29 czerwca 2026 roku do dnia 30 czerwca 2029 roku, pojazdy samochodowe **mieszkańców Katowic**, spełniające następujące wymagania:

- 1) z silnikami z zapłonem iskrowym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 3 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2000 r.;
- 2) z silnikami z zapłonem samoczynnym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 4 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2005 r.

2. Od dnia 1 lipca 2029 roku do dnia 31 grudnia 2033 roku, pojazdy samochodowe **mieszkańców Katowic**, spełniające następujące wymagania:

- 1) z silnikami z zapłonem iskrowym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 3 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2000 r.;
- 2) z silnikami z zapłonem samoczynnym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 5 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2009 r.

3. Od dnia 1 stycznia 2034 roku bezterminowo, pojazdy samochodowe **mieszkańców Katowic**, spełniające następujące wymagania:

- 1) z silnikami z zapłonem iskrowym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 4 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2005 r.;
- 2) z silnikami z zapłonem samoczynnym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 6 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2014 r.

4. Od dnia 29 czerwca 2026 roku do dnia 31 grudnia 2033 roku, pojazdy samochodowe inne niż mieszkańców Katowic, spełniające następujące wymagania:

- 1) z silnikami z zapłonem iskrowym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 3 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2000 r.;
- 2) z silnikami z zapłonem samoczynnym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 5 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2009 r.

5. Od dnia 1 stycznia 2034 roku bezterminowo, pojazdy samochodowe inne niż mieszkańców Katowic, spełniające następujące wymagania:

- 1) z silnikami z zapłonem iskrowym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 4 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2005 r.;
- 2) z silnikami z zapłonem samoczynnym spełniającymi przynajmniej wymagania europejskiej normy emisji spalin Euro 6 lub wyprodukowane nie wcześniej niż w 2014 r.

6. Od dnia 29 czerwca 2026 roku bezterminowo, następujące pojazdy samochodowe:

- 1) **mieszkańców Katowic** i pozostałych gmin wchodzących w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, będące w ich posiadaniu przed dniem ustanowienia Strefy;
- 2) sklasyfikowane jako motocykle i pojazdy samochodowe inne w klasyfikacji pojazdów określonej w załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach;
- 3) autobusy realizujące przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego;
- 4) specjalne, rozumiane zgodnie z definicją określoną w art. 2 pkt 36 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach;

- 5) pojazdy zabytkowe, o których mowa w art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym;
- 6) historyczne rozumiane zgodnie z definicją określoną w art. 2 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych;
- 7) inne niż wymienione w pkt 6.1) - 6.6), które biorą udział lub są wykorzystywane w imprezach wymagających korzystania z drogi w sposób szczególny w trybie art. 65 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Uzasadnienie

Ministerstwo Klimatu i Środowiska pismem z dnia 16 stycznia br. oraz nawiązując do wcześniejszego pisma z dnia 1 grudnia 2025 roku poinformowało Prezydenta Miasta Katowice, że w trakcie spotkań roboczych z przedstawicielami Komisji Europejskiej w sprawie realizacji kamienia milowego E2L, pozytywnie oceniona została informacja o podjęciu przez Radę Miasta Katowice uchwały z dnia 16 grudnia 2025 roku w sprawie przystąpienia do realizacji działań dotyczących opracowania zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu celem jej utworzenia na terenie Miasta Katowice. Jednocześnie wskazano, że ze względu na terminy płatności w ramach KPO, przyjęcie odpowiedniej uchwały Rady Miasta powinno nastąpić do kwietnia 2026 r., a wdrożenie Strefy do czerwca 2026 r.

Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej pismem z dnia 4 lutego 2026 r. wyraziło podziękowanie za przystąpienie do pierwszego etapu prac nad utworzeniem Strefy, podkreślając jednocześnie, że warunkiem pełnej realizacji kamienia milowego E2L jest podjęcie uchwały Rady Miasta Katowice ustanawiającej Strefę Czystego Transportu w Katowicach. Poinformowano również, że realizacja E2L będzie przedkładana do Komisji Europejskiej w ramach ósmego wniosku o płatność w kwietniu bieżącego roku. Niepełna realizacja przedmiotowego kamienia milowego będzie skutkować nałożeniem na Polskę znaczącej korekty finansowej przez Komisję Europejską, a wartość tej korekty uszczupli pulę środków KPO będących w dyspozycji naszego kraju.

Wymóg ustanowienia Strefy wynika ze wskazania w 2024 roku średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu na stacji pomiarowej będącej w dyspozycji Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, zlokalizowanej przy autostradzie A4. W wyniku starań miasta Katowice - w marcu 2025 roku stacja została przeniesiona na ulicę Jerzego Dudy-Gracza.

Przedłożony projekt uchwały opracowany został na podstawie szczegółowych analiz uwarunkowań dotyczących granic Strefy, okresu obowiązywania, sposobu organizacji ruchu, katalogu dodatkowych wyłączeń od zakazu wjazdu do Strefy, kontroli wjazdu do Strefy oraz sposobów podania do publicznej wiadomości. Ponadto, zapisy uchwały opracowane zostały z uwzględnieniem ograniczeń czasowych realizacji niezbędnej infrastruktury technicznej związanej z wprowadzeniem Strefy, wynikających z terminów oczekiwanych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, a także uwzględniają doświadczenia Warszawy i Krakowa, gdzie Strefy już funkcjonują.

Zaproponowane granice Strefy obejmują obszar położony w centralnej części Miasta Katowice. Granice Strefy wyznaczone zostały z uwzględnieniem dostępnych danych dotyczących stężeń dwutlenku azotu, aktualnej lokalizacji stacji komunikacyjnej dokonującej pomiaru średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu oraz z uwzględnieniem potrzeb transportowych obszaru, dostępności publicznego transportu zbiorowego, skomunikowania z węzłami przesiadkowymi, dostępności do powierzchni parkingowych publicznych i niepublicznych, ograniczeń w ruchu wynikających z realizacji przez Spółkę PKP PLK S.A. przebudowy linii kolejowej E65, uwarunkowań wynikających z funkcjonujących stref płatnego parkowania, stref ruchu pieszego i rowerowego, stref ograniczonej prędkości Tempo 30 i ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych.

Zaproponowany zakres dodatkowych wyłączeń od zakazu wjazdu do Strefy, obejmujący przede wszystkim wyłączenie bez ograniczeń pojazdów samochodowych mieszkańców Katowic i pozostałych gmin wchodzących w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, będących w ich posiadaniu przed dniem ustanowienia Strefy, a także wyłączenie pozostałych pojazdów spełniających wymagane normy emisji spalin, określony został z uwzględnieniem struktury rodzajowej pojazdów zarejestrowanych w Katowicach i gminach GZM oraz struktury rodzajowej potoków pojazdów na podstawowych ciągach drogowych w Katowicach.

Zapisy projektu uchwały uwzględniają również przyjętą przez Komisję Europejską aktualizację Dyrektywy w Sprawie Jakości Powietrza (AAQD), co skutkować będzie obniżeniem dopuszczalnej normy zanieczyszczeń powietrza w przepisach krajowych m.in. w zakresie średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu.

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.	Nie uwzględniono 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	Par. 1 pkt 2 SCT powinna objąć co najmniej całe śródmieście Katowic. Wszyscy mieszkańcy mają prawo do czystego powietrza.	Nie uwzględniono 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.
		Par. 4 Tak określone wyłączenia powodują, że SCT nie przynosi żadnych korzyści środowiskowych.	Nie uwzględniono 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	Nie uwzględniono 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

		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.	
4.	formularz konsultacyjny	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 władze również ślepo wypełnią rozkaz?	Nie uwzględniono Zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, w których wykazano przekroczenia norm NO ₂ 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 ₂ , 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.
5.	formularz konsultacyjny	Załącznik nr 3 Ust. 1, 2, 3, 6 pkt 1, Brak definicji „mieszkańca Katowic”. Należy jednoznacznie wskazać czy mieszkańcem Katowic jest osoba zameldowana na pobyt stały, czy może również na pobyt czasowy, czy może	Nie uwzględniono 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

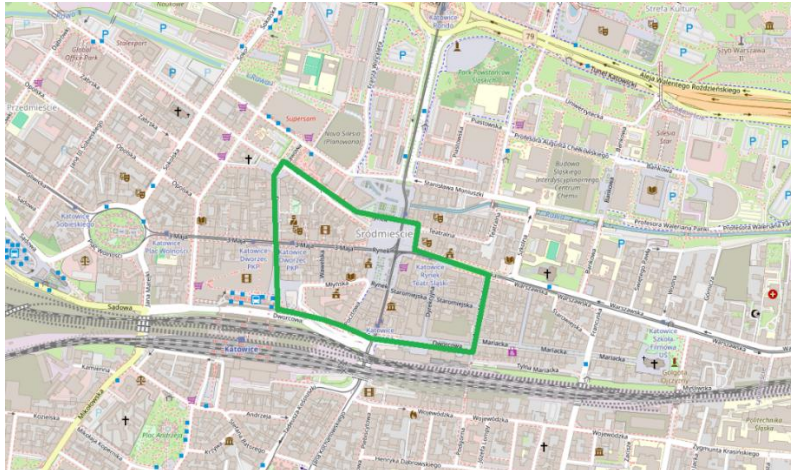
Zestawienie propozycji, uwag i opinii mieszkańców zebranych w trakcie procesu konsultacyjnego

		<p>wystarczy, że płaci w Katowicach podatki. Proponuję, aby mieszkańcem Katowic uznać osobę, która albo jest zameldowana albo płaci podatki w Katowicach.</p> <p>Załącznik nr 3 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>Nie uwzględniono 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: https://car-emissions.com/</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>Załącznik nr 1</p> <p>2. Granicę Strefy wyznaczają: 1) odcinek ulicy Adama Mickiewicza od skrzyżowania z ulicą Stawową do Rynku</p>	<p>Nie uwzględniono</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>Załącznik nr 1 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>Nie uwzględniono 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>Par. 1 w powiązaniu z zał. 1 i zał. 2 oraz par. 4.</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>Par. 4 i zał. 3</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>Nie uwzględniono</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>Par. 4 i zał. 3</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>Uwaga ogólna</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 <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>Uwaga ogólna</p> <p>Za mała ta strefa, wszystkie te ulice i tak są wyłączone z ruchu. Bez sensu.</p>	<p>Nie uwzględniono</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

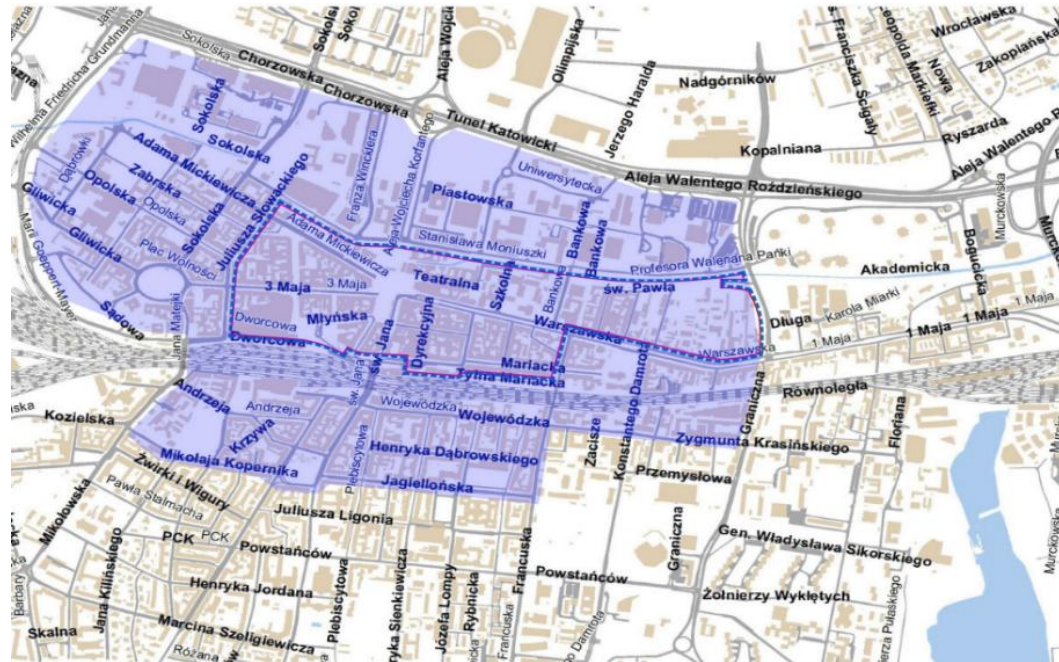
11.	formularz konsultacyjny	Uwaga ogólna Zwiększyć strefę i zaostrzyć limit dla diesel-a.	Nie uwzględniono Zaproponowany w projekcie uchwały obszar SCT oraz wyłączenia są kompromisem wynikającym z uwarunkowań określonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej 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	Par. 1 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.	Nie uwzględniono 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"> 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. 2) Weryfikacja wjazdu pojazdów do SCT powinna odbywać się automatycznie przy użyciu kamer. 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. <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>	Nie uwzględniono 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



Katowice, dnia 17 kwietnia 2026 r.

**PREZYDENT
MIASTA KATOWICE**

**Stanowisko Prezydenta Miasta Katowice
wobec opinii zebranych w trakcie konsultacji społecznych dotyczących projektu uchwały
w sprawie ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu**

Szanowni Państwo,

w związku z przygotowaniem projektu uchwały ws. ustanowienia na terenie miasta Katowice Strefy Czystego Transportu uruchomiłem konsultacje społeczne. Chcąc poznać jak najwięcej opinii, które posłużą do wypracowania jak najbardziej akceptowalnych rozwiązań, mieszkańcy naszego miasta zostali zaproszeni do wypełnienia formularza konsultacyjnego na temat przygotowanych propozycji oraz mieli do dyspozycji trzy różne możliwości przekazywania własnych uwag, tj. za pośrednictwem drogi elektronicznej, osobiście w trakcie dyżuru eksperckiego lub przez wypełnienie i pozostawienie formularza w wybranej w filii Miejskiej Biblioteki Publicznej. Pomimo że zainteresowanie Katowiczian możliwością wyrażenia opinii było nieznaczne, to dziękuję wszystkim uczestnikom konsultacji, którzy postanowili wziąć udział w procesie opiniowania projektu. Brak zainteresowania masowym uczestnictwem w konsultacjach, przy szerokiej kampanii informacyjno – promocyjnej, świadczy o wysokim poziomie akceptacji dla przygotowanych rozwiązań – zarówno wobec zasad obowiązywania Strefy Czystego Transportu, jak i jej wielkości. Opracowane zostały rozwiązania, które uwzględniają interes mieszkańców Katowic i jednocześnie będą pozytywnie wpływać na poprawę jakości powietrza w mieście. Zakres działania Strefy został wyznaczony tak, aby w sposób swobodny można było korzystać z instytucji publicznych i by nie narażać mieszkańców na ponoszenie kosztów zakupu nowych samochodów.

Uwagi zgłoszone podczas konsultacji zostały przeanalizowane przez zespół ekspertów urzędu, a efektem jego pracy są rekomendacje w odniesieniu do uwzględnienia bądź nieuwzględnienia propozycji. Akceptuję rekomendacje Wydziału Transportu, przyjmuję uzasadnienia, które zostały sformułowane w odniesieniu do nich, zgadzając się z ich treścią.

Ostatecznie wraz z wynikami konsultacji społecznych obszar strefy czystego transportu jak i zasady jej funkcjonowania zostaną przedstawione w postaci projektu uchwały pod dyskusję Rady Miasta Katowice w trakcie XXVII sesji w dniu 27 kwietnia 2026 r., która podejmie decyzję ws. przyjęcia dokumentu w życie.

w.z. PREZYDENTA MIASTA KATOWICE

Bogumiła Sobuła
Pierwszy Wiceprezydent
Miasta Katowice



Urząd Miasta Katowice
40-098 Katowice, ul. Młyńska 4
www.katowice.eu tel. (+48 32) 259 00 09
urząd_miasta@katowice.eu

