



Kraków, 24 kwietnia 2023 r.

Szanowny Pan
Jacek Majchrowski
Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Pan
Łukasz Franek
Direktor Zarządu Transportu Publicznego
w Krakowie

LIST OTWARTY

Szanowni Panowie

w związku z przyjęciem przez Radę Miasta Krakowa przygotowanej przez Prezydenta Miasta Krakowa uchwały o ustanowieniu tzw. strefy czystego transportu na terenie całego obszaru Gminy Miejskiej Kraków, Ruch Społeczny „Nie Oddamy Miasta” zwraca się ze stanowczym żądaniem, aby Autor projektu uchwały, bazujący m.in. na informacjach pochodzących z Zarządu Transportu Publicznego **wystąpił do Rady Miasta Krakowa z inicjatywą całkowitego zniesienia „Strefy Czystego Transportu” na terenie Krakowa.**

Przyjęcie przez Radę Miasta Krakowa uchwały o „Strefie Czystego Transportu” (dalej jako SCT), budzi szereg bardzo poważnych zastrzeżeń, wśród których wymienić należy podawanie Radnym RMK informacji wprowadzających ich w błąd, np. w zakresie liczby samochodów, które nie będą spełniały norm wymaganych w SCT w kolejnych latach obowiązywania tej strefy i tym samym zostaną wykluczone z poruszania się po mieście.

Jako wprowadzanie w błąd Mieszkańców Krakowa oraz osób spoza miasta, których dotkną poważne dolegliwości funkcjonowania SCT, należy traktować również podawanie celów uchwalenia SCT **bez odniesienia się do wyników badań, chociażby w obszarze wymiaru społeczno – ekonomicznego, poprawy jakości powietrza czy związku między stanem zdrowia i oczekiwaną długością życia mieszkańców a stanem powietrza w Krakowie.**



Jedno z tych zastrzeżeń ma charakter **naruszenia Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej**. Własność oraz prawo do korzystania z niej są bowiem chronione przez art. 64 Konstytucji. Wprowadzenia „Strefy Czystego Transportu” nie da się pogodzić z konstytucyjnym charakterem prawa własności oraz uprawnionego korzystanie z niej.

Ponadto poprzez wprowadzenie Strefy Czystego Transportu obywatele, którzy w sposób legalny nabyli swoje pojazdy oraz poruszają się nimi zgodnie z prawem, zostaną pozbawieni możliwości wjazdu na teren Krakowa. Dochodzi więc do sytuacji nierównego traktowania z uwagi na stan posiadania. Stanowi to jawne pogwałcenie art. 32 Konstytucji, zgodnie z którym:

„1. Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. 2. Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny.”

Pojazdy mieszkańców, które do tej pory zostały zarejestrowane w aglomeracji Miasta Krakowa i w związku z tym uzyskały zgodę na ich eksploatację, powinny mieć możliwość eksploatacji do zakończenia ich trwałości (do śmierci technicznej). Rozwiązania takie są stosowane z powodzeniem w innych krajach Europy i świata.

***Szanowny Panie Prezydencie,
Szanowny Panie Dyrektorze,***

jak wspomnieliśmy wcześniej, zachodzi również niezwykle poważne podejrzenie, że zarówno mieszkańcy Krakowa, jak i radni miejscy zostali **w sposób świadomy wprowadzeni w błąd przez ZTP w Krakowie, a więc także przez Pana Prezydenta, jako Autora projektu uchwały o SCT**.

Radnym przedstawiono nierzetelne dane odnośnie pojazdów, które miałyby zostać objęte zakazem poruszania się w „Strefie Czystego Transportu”. W celu uzyskania poparcia Rady Miasta Krakowa dla uchwały wprowadzającej SCT, przedstawiono im, że tylko około 3% pojazdów nie będzie się mogło poruszać w obrębie miasta w pierwszym okresie obowiązywania nowych regulacji. Docelowo jednak zakaz poruszania się miał objąć aż 22% samochodów zasilanych olejem napędowym oraz 5% pojazdów napędzanych benzyną.

W tym kontekście wprowadzania w błąd radnych na uwagę zasługuje wypowiedź radnego Łukasza Maślony: *„Radni byli zapewniani przez ekspertów, że nowe regulacje mogą dotknąć maksymalnie do 10 proc. mieszkańców miasta, ale konkretnych danych z wydziału ewidencji pojazdów nam nie przedstawiono”*.



Niestety, dane z Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa są zupełnie inne niż te przedstawione radnym. Suma pojazdów niespełniających wymagań dla SCT w drugim, docelowym etapie jej obowiązywania to 284 586 (dane z CEPIK, stan na 26.01.2022). Warto podkreślić, że dane z poprzedniego zdania dotyczą jedynie samochodów będących własnością mieszkańców Krakowa. Liczba ta nie obejmuje prywatnych samochodów mieszkańców gmin ościennych, pracujących w Krakowie, jak również tysięcy drobnych przedsiębiorców, dla których samochód jest niezbędnym środkiem umożliwiającym dojazd do pracy.

Z tą grupą osób i właścicieli pojazdów władze Krakowa, **aspirującego do roli centrum aglomeracji**, także powinny się liczyć – są oni bowiem nie tylko korzystającymi z zasobów Miasta Krakowa, ale także budującymi potencjał społeczny i ekonomiczny Krakowa.

W europejskich miastach osoby posiadające pojazdy, które nie mogą się poruszać po mieście, mogą pozostawić go na parkingach typu „Parkuj i Jedź”, aby dalej skorzystać z komunikacji publicznej.

Niestety, Władze Krakowa od lat nie zapewniają wystarczającej liczby i odpowiedniej lokalizacji takich parkingów. Istniejąca sieć parkingów jest wątką, źle skomunikowana z głównymi drogami wjazdowymi do miasta oraz – co zakrawa na największy paradoks – wszystkie istniejące parkingi P&R znajdują się w obszarze „strefy czystego transportu”. Nie ma również planów przygotowania parkingów poza „strefą”, o czym ZTP informuje wprost, przerzucając ciężar na gminy ościenne.

Dowodem jest cytat ze strony Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie:

„Uchwała o Strefie Czystego Transportu wyznacza ją w granicach administracyjnych Krakowa. To oznacza, że ewentualne nowe parkingi P+R, funkcjonujące poza strefą, mogą powstać tylko na terenach innych gmin. Ich budowa nie leży więc w kompetencji Gminy Miejskiej Kraków. Należy dodać, że na swoich terenach niektóre gminy ościenne już wybudowały parkingi dla mieszkańców, aby ci mogli wygodnie przesiąść się z prywatnych samochodów do autobusów aglomeracyjnych, a przede wszystkim pociągów. Takie parkingi funkcjonują np. Wieliczce czy Podłężu. Tego typu parking buduje też Kłaj. Liczymy, że do czasu wprowadzenia SCT w 2024 roku, powstaną kolejne tego typu inwestycje.”

Należy również zauważyć, że informacja na stronie ZTP odnosi się do innej rzeczywistości, ponieważ nikt wymienionych parkingów nie projektował z myślą o obłożeniu sięgającym wielu tysięcy samochodów.



Rodzi się więc pytanie o to, co mają zrobić osoby, które nie mając pieniędzy na wymianę samochodu, nie będą mogły nim wjechać do miasta i nie będą miały go gdzie zostawić?

Władze Krakowa szcycą się z roli prekursora w tworzeniu SCT oraz dumnie powołują się na przykłady innych europejskich miast, które wprowadziły podobne rozwiązania. **O ile nam wiadomo, w żadnym z tamtych miast nie wprowadzano jednak świadomie obywateli w błąd, a obejmowanie tzw. strefą czystego transportu całego miasta w granicach administracyjnych dowodzi prowadzenia przez władze miasta działań służących spełnieniu doktryny pseudoekologicznej a nie racjonalnej polityce.**

Takie działania są w oczywisty sposób antyrozwojowe i tylko pogłębią skutki ekonomicznej zapaści kolejnych obszarów Krakowa. Jest to **kontynuacja błędnej polityki antyrozwojowej**, której elementem było i jest rozszerzanie strefy płatnego parkowania przy jednoczesnym zniechęcaniu Mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej przez ciągłe podnoszenie cen usług komunikacji miejskiej.

Ogromnym naruszeniem europejskich standardów jest przerzucenie ciężaru pomysłu dyktowanego ideologią na samych – niestety tych uboższych – mieszkańców. Ponadto wszystko to dzieje się w czasach poważnego **kryzysu ekonomicznego**, który tak mocno dotyka Polaków. W dobie kryzysu energetycznego i ograniczonego dostępu do nowych pojazdów wymiana aut na nowe jest wielkim wyzwaniem nawet dla osób bardziej zamożnych.

W kontekście rzekomej walki o czyste powietrze w mieście, za szczególnie niepokojącą należy uznać Państwa odpowiedź, na pytanie zamieszczone na stronie ZTP. Na pytanie „**Czy SCT może być skuteczna, jeśli wciąż działają i kopczą piece w gminach ościennych a w Balicach działa Lotnisko?**” udzielono odpowiedzi długiej, lecz wymijającej:

Władze Krakowa od lat prowadzą spójną politykę na rzecz ograniczenia niskiej emisji i poprawy jakości powietrza w mieście. Od września 2019 roku zabronione jest na terenie gminy używanie kotłów grzewczych na paliwa stałe. Kolejnym krokiem jest właśnie walka ze szkodliwymi dla zdrowia zanieczyszczeniami emitowanymi przez samochody (wszelkiego rodzaju), czyli ograniczanie emisji tlenków azotu oraz pyłów PM10 i PM2.5.

W przypadku transportu drogowego mówimy cały czas o zanieczyszczeniach powietrza do 40 metrów nad powierzchnią gruntu – tak definiowana jest niska emisja. Samoloty oczywiście stanowią olbrzymie źródło zanieczyszczeń powietrza, z powodu spalania przez nie ogromnych ilości paliwa. Poruszają się one jednak głównie (z wyjątkiem startu i lądowania) w wyższych



warstwach atmosfery, gdzie głównym zagrożeniem z tym związanym jest emisja pary wodnej (głównego gazu cieplarnianego) oraz dwutlenku węgla (jako produktu spalania).

Z powodu oddalenia lotnisk czy korytarzy powietrznych bezpośrednio od ludzi emisje związane z ich funkcjonowaniem nie są więc aż tak groźne dla mieszkańców jak emisje pochodzące z rur wydechowych pojazdów jeżdżących po naszych ulicach. Spójrzmy na wyniki badań zespołu naukowców z Collegium Medicum UJ (2014 r.) – pokazano w nich, że objawy astmy u dzieci i młodzieży mieszkającej przy ruchliwych ulicach są znacznie częstsze niż u młodych osób mieszkających dalej od miejskich arterii. Szacujemy, że po wejściu w życie drugiego etapu strefy (tj. po 1 lipca 2026 r.), tlenków azotu może być w krakowskim powietrzu niemal o połowę mniej w porównaniu z rokiem 2019. Spadek ilości szkodliwych pyłów ma być jeszcze większy, powinien wynieść ok. 82%. Wyraźnie wpłynie to na poprawę zdrowia mieszkańców i podniesie komfort ich życia w mieście.

Takie przedstawienie argumentów rodzi podejrzenia, że Władze Krakowa i ZTP **bagatelizują problem lotniska**, mającego istotny wpływ na jakość powietrza nad Krakowem. Wszystkie zanieczyszczenia wymienione w odpowiedzi są również produkowane przez samoloty. Szczególnie w tej odpowiedzi razi fakt nieznamomości problematyki lotniczej. Samolot generuje najwięcej zanieczyszczeń w wspomnianej fazie startu i lądowania. Wymienione dwie fazy – startu i lądowania – są najbardziej obciążającymi silniki cyklami podczas lotu, a co za tym idzie w wymienionych dwóch fazach produkcja zanieczyszczeń jest największa.

Należy również zauważyć, że silniki lotnicze generują najwięcej tlenków azotu spośród wszystkich konstrukcji silników spalinowych. Dzieje się tak, ponieważ tlenki azotu powstają wraz ze wzrostem temperatury spalania.

Przedstawiona przez ZTP odpowiedź: *„Samoloty oczywiście stanowią olbrzymie źródło zanieczyszczeń powietrza, z powodu spalania przez nie ogromnych ilości paliwa”* jest zgodna z prawdą, lecz jej interpretacja nie pokrywa się z rzeczywistością, ponieważ największa propagacja zanieczyszczeń jest w fazach startu i lądowania.

Nasuwa się więc pytanie, dlaczego obywatele, których samochody nie generują tak wiele zanieczyszczeń, są zmuszani do rezygnacji z posiadania pojazdów lub je przymusowo wymieniać, a lotnisko może poważnie zatruwać powietrze bez najmniejszych konsekwencji?

Taka manipulacyjna odpowiedź ZTP rodzi poważne podejrzenie, że ZTP próbuje uniknąć udzielenia niewygodnej odpowiedzi płynnie przechodząc w pytaniu do wyników badań naukowców z Collegium Medicum UJ, o które nikt w sformułowanym pytaniu nie pytał.



Czy taki sposób udzielenia odpowiedzi wynika z faktu, że udziałowcami spółki obsługującej port lotniczy w Balicach, położony tuż za granicą Miasta Krakowa, są trzy samorządy – w tym Miasto Kraków?

Wiadomo bowiem, że pozycja ekonomiczna podkrakowskiego portu lotniczego jest bardzo korzystna i być może dlatego Władze Krakowa nie chcą mówić o **samobójczym gołu**, jakim byłoby objęcie restrykcyjnymi przepisami SCT także ruchu lotniczego...

Na uwagę zasługują również kolejny fragment odpowiedzi udzielonej przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie:

„Z powodu oddalenia lotnisk czy korytarzy powietrznych bezpośrednio od ludzi emisje związane z ich funkcjonowaniem nie są więc aż tak groźne dla mieszkańców jak emisje pochodzące z rur wydechowych pojazdów jeżdżących po naszych ulicach.”

Należy zwrócić uwagę, że lotnisko Balice nie jest oddalone na bezpieczną odległość od centrum Krakowa, w świetle standardów projektowania lotnisk. Jest oddalone od centrum zaledwie o 11 kilometrów od punktu pomiaru ulokowanego pod Wzgórzem Wawelskim, czyli na odległość, która jest strefą oddziaływania na zdrowie człowieka. Biorąc pod uwagę niekorzystne ukształtowanie topograficzne Krakowa i charakter zabudowy mieszkaniowej w dzielnicach granicznych, większość zanieczyszczeń generowanych przez samoloty i tak opada na centrum miasta. Drogi lądowania i startu samolotów biegną nad obszarami o dużej gęstości zaludnienia, nie tylko w granicach Krakowa, ale także w gminach pod Krakowem. **Dlaczego o tych Mieszkańców Prezydent Krakowa i Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie nie chcą się troszczyć?**

Takich błędów rozumowania, mylnych interpretacji czy sprzeczności możemy znaleźć w polityce Pana Prezydenta Jacka Majchrowskiego oraz ZTP o wiele więcej.

W Krakowie bardzo duży nacisk kładzie się na szeroko pojętą elektryfikację transportu, nie zwracając uwagi na wiele uwarunkowań z tym pojęciem związanych. Przede wszystkim mówi się o „zielonej” energii, zasilającej samochody elektryczne, nie patrząc na to, **jak ta energia zostaje wytworzona**. Sam założyciel firmy SUN Microsystems przyznał, że **samochody elektryczne są w gruncie rzeczy samochodami na węgiel**.

Jeżeli w niektórych krajach Unii Europejskiej można z tym stwierdzeniem dyskutować, to w Polsce spełnia się to stwierdzenie prawie w stu procentach. Energetyka w Polsce bazuje na węglu, a perspektywy produkcji prądu z reaktorów jądrowych są odległe.

Kolejną wadą przymusowej elektryfikacji jest brak rozwiniętej infrastruktury umożliwiającej eksploatację samochodu elektrycznego. **Ignorowany jest również**



problem pożarów samochodów elektrycznych, które są niezwykle trudne do ugaszenia i wymagają specjalnych kontenerów gaśniczych. Doświadczenia z krajów Unii Europejskiej ukazują ten problem w niezwykle poważnym świetle. Przykładowo – olbrzymim niebezpieczeństwem jest pożar samochodu elektrycznego na parkingu podziemnym, a parkingi przy galeriach handlowych, przejmujących klientów sklepów w centrum objętym strefą płatnego parkowania, to w dużej części parkingi podziemne.

Przykład z Belgii, gdzie wskutek takiego pożaru spłonęły wszystkie pojazdy parkujące na kondygnacji oraz została uszkodzona konstrukcja nośna budynku powinien być dla nas ostrzeżeniem.

Pokazuje to, z jak wielkim niebezpieczeństwem możemy mieć do czynienia. Na uwagę zasługuje również wymóg, aby w nowo budowanych budynkach były szybkie ładowarki, które niejednokrotnie umieszczane są w garażach podziemnych. Już samo podpięcie samochodu do ładowania w pomieszczeniu zamkniętym stwarza duże zagrożenie, nie mówiąc o kondygnacji podziemnej, do której nie wjedzie żaden pojazd gaśniczy wyposażony w kontener do gaszenia pojazdu elektrycznego.

Baterie samochodów elektrycznych w trakcie pożaru w wyniku reakcji chemicznych same produkują tlen i pożar jest bardzo trudny, a czasami wręcz niemożliwy w normalnych warunkach, do ugaszenia. Z pomocą przychodzą wspomniane kontenery gaśnicze, w których zanurza się płonący wrak na 72 godziny. Dobrze sobie uzmysłwić, że samochód o zasięgu ok 450 kilometrów ma na pokładzie baterie ważące około jednej tony.

W chwili obecnej w Polsce znajdują się jedynie dwa (sic!) takie kontenery. Czy którykolwiek z nich znajduje się w Krakowie?

***Szanowny Panie Prezydencie,
Szanowny Panie Dyrektorze,***

Jako ruch społeczny reprezentujący dużą grupę mieszkańców, prosimy także o udzielenie publicznej odpowiedzi na pytanie: czy Panów zdaniem gaz LPG nie jest paliwem ekologicznym?

W uchwale o ustanowieniu tzw. strefy czystego transportu popełniono bowiem zasadniczy błąd również co do zrównania samochodów zasilanych LPG z samochodami zasilanymi benzyną. Nawet w Paryżu, który słynie ze skrajnie restrykcyjnych norm dla pojazdów, samochody zasilane LPG są zwolnione z obostrzeń. Napęd na LPG jest promowany również w Hiszpanii. Na stronie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie można jednak przeczytać: „*Między silnikami zasilanymi benzyną a silnikami pracującymi na gazie LPG nie*



ma istotnej różnicy w zakresie emisji spalin. LPG jest tańszym paliwem, ale nie sprawia, że silnik emituje mniej zanieczyszczeń. Auto z instalacją gazową w silniku spełniającym np. normę Euro 3 zawsze będzie emitowało więcej zanieczyszczeń niż auto z silnikiem Euro 4 pracującym na benzynie.”

Zupełnie pominięto kwestię, że samochody zasilane LPG emitują dużo mniej dwutlenku węgla oraz – co szczególnie ważne – znacznie mniej cząstek stałych. Tak zasadnicze błędy sprawiają, że w Krakowie nie rozwija się sprawdzonych i przyjaznych środowisku rozwiązań, tylko skupia się na wdrażaniu ideologii oraz rozwiązań podsuwanych przez lobbystów, bez poważnego spojrzenia w przyszłość.

Rola Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, aspirującego do pełnienia funkcji kreatora miejskiej polityki transportowej, nie powinna jednak polegać na powielaniu ideologicznych haseł, lecz na wspieraniu Mieszkańców w korzystaniu z jak najefektywniejszych form komunikacji.

Jako przykład można podać działania największego spośród przeciwników silników wysokoprężnych lobbysty w Niemczech, organizację ekologiczną Deutsche Umwelthilfe. Organizacja ta lobbuje i wywiera presję na wprowadzanie zakazów wjazdów dla pojazdów napędzanych olejem napędowym do centrów miast. Nie jest jednak tajemnicą, że od lat Deutsche Umwelthilfe jest wspierany finansowo przez koncern Toyota, która już od dłuższego czasu nie wypuściła trwałego i ekologicznego silnika diesla.

*Szanowny Panie Prezydencie,
Szanowny Panie Dyrektorze,*

prosimy również o odniesienie się do kwestii „zdrowotnej”, przedstawianej jako argument za wprowadzeniem tzw. strefy czystego transportu, a nie mającej pokrycia w faktach.

W skali globalnej silniki spalinowe są jednymi z najmniejszych emitentów zanieczyszczeń. Samochody i ich właściciele stają się jednak ofiarami łatwej propagandy. Pojazdy widzimy każdego dnia na ulicach, łatwo więc fałszywie przypisać im łatkę trucicieli. Nie ulega jednak wątpliwości, że nowe (czyli nawet kilkunastoletnie) samochody, a nawet starsze, gdy są odpowiednio serwisowane, mają niewielki wpływ na pogorszenie jakości powietrza w mieście. W międzyczasie producenci tacy jak Nissan i Ford już wprowadzili do sprzedaży pojazdy z silnikami benzynowymi osiągającymi emisję znacznie poniżej 100g CO₂/km. Kolejne prototypowe silniki jak np. nowoczesna hybryda benzynowo - elektryczna



opracowana przez Koenigsegg Automotive AB, dają perspektywę redukcji emisji tego typu substancji niemalże do zera. Fakty te zadają kłam propagandzie próbującej nam wmówić, że od pojazdów z silnikami spalinowymi trzeba całkowicie odejść, a transport prywatny wyeliminować i zastąpić transportem publicznym, rowerami, hulajnogami itp.

Najlepszym przykładem stereotypowej oceny niech będzie samo miasto Kraków, które od lat jest przedstawiane jako jedno z najgorszych pod względem smogu w Europie. Jak pokazują uśrednione odczyty pomiarów jakości powietrza z lat 2021-2022, jest to już stereotyp, a nie opis stanu faktycznego. I właśnie w tym kontekście warto postawić pytanie, dlaczego według badań oczekiwanej długości życia, wśród wszystkich miast w Polsce, najdłużej żyją Polacy właśnie w Krakowie?

Jak bowiem pokazał Główny Urząd Statystyczny w raporcie za rok 2021, nie tylko Małopolska pośród województw, ale także Kraków pośród polskich miast znajduje się na pierwszym miejscu w klasyfikacji długości trwania życia kobiet i mężczyzn. Dane te dotyczą lat 1960-2020, a więc okresu sprzed oczywistej i dostrzegalnej już dzisiaj poprawy jakości powietrza w mieście.

Na koniec można przytoczyć wypowiedź dla mediów, wypowiedzianą zaraz po objęciu funkcji przez obecnego Dyrektora ZTP w Krakowie: *„Liczy się mobilność – to nasze zachowanie. Setki tysięcy ludzi muszą dojechać do miejsca pracy czy nauki. Musimy im zapewnić dobrą jakość w kontekście całego systemu transportowego – mówi w pierwszych wypowiedziach Łukasz Franek. Zapowiada koniec podziałów między użytkownikami dróg. – Nie ma podziału na rowerzystów, pasażerów czy kierowców – to sztuczny wytwór, który kłóci mieszkańców ze sobą. Zupełnie niepotrzebnie – przecież mogą dojechać rowerem do przystanku i dalej poruszać się tramwajem albo dojechać samochodem do parkingu P&R i dalej kontynuować podróż pociągiem – mówi Franek.”* (cyt. za artykułem „Łukasz Franek z ZIKIT-u: Koniec z podziałami. Warto promować pieszych”, transport-publiczny.pl).

W jak wielkiej sprzeczności stoi ten pojednawczy ton z wprowadzeniem „Strefy Czystego Transportu” oraz sposobem jej wprowadzenia?!

W historii polityki miejskiej w Polsce trudno znaleźć przykład bardziej szkodliwego, dzielącego ludzi i nieuzasadnionego działania niż wprowadzenie tej strefy.

W tym miejscu warto przywołać fragment oświadczenia Stowarzyszenia Ks. Piotra Skargi z dnia 26 października 2022 r., w którym wskazano między innymi, że: *Nieracjonalny pomysł zamykania miasta dla samochodów, ukrywany pod zwodniczą nazwą „strefy czystego transportu”, to uderzenie w ludzi biednych, starszych i chorych, często poruszających się starszymi modelami pojazdów lub w ogóle nie posiadających własnych samochodów i*



RUCH SPOŁECZNY
„NIE ODDAMY MIASTA”

korzystających z pomocy bliskich w dowozie do placówek służby zdrowia, miejsc kultu religijnego czy instytucji administracji publicznej.

Z uwagi na powyżej przedstawione fakty oczekujemy, że Władze Krakowa nie będą chowały głowy w piasek i ustosunkują się do zastrzeżeń przedstawionych w tym liście otwartym. Uważamy bowiem, że należy zacząć patrzeć w przyszłość naszego miasta w sposób odpowiedzialny!

Miasto musi stać się ponownie miejscem przyjaznym dla Mieszkańców, a polityka miejska powinna mieć u swoich fundamentów zdrowy rozsądek i rzetelne badania, w miejsce groźnych i nierozsądnych ideologii.

Niniejszy list otwarty będzie udostępniony mediom oraz Mieszkańcom, którzy powinni mieć dostęp do pełnego zakresu informacji oraz do rzetelnej dyskusji o sprawach mających wpływ na ich życie.

*Z wyrazami szacunku
Ruch Społeczny „Nie Oddamy Miasta”*