

**UCHWAŁA NR IX/208/25**  
**RADY MIASTA SZCZECIN**  
**z dnia 25 lutego 2025 r.**

**w sprawie petycji dotyczącej wycofania się z zamiaru wprowadzenia Strefy Czystego Transportu**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2024 r. poz. 1465, poz.1572, poz. 1907, poz. 1940) i art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2018 r. poz. 870), **Rada Miasta Szczecin uchwala, co następuje:**

§ 1. Uznaje za bezzasadną petycję złożoną przez Pana \_\_\_\_\_ z dnia 16 stycznia 2025 roku w sprawie petycji dotyczącej wycofania się z zamiaru wprowadzenia Strefy Czystego Transportu

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miasta Szczecin.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**UZASADNIENIE**

Pismem z dnia 16 stycznia 2025 r. Pan \_\_\_\_\_ zam. w Szczecinie przy ul. \_\_\_\_\_ złożył do Rady Miasta Szczecin petycję w sprawie wycofania się z zamiaru wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (czyt. Terroru), poprzez uchylenie uchwały nr III/51/24 z dnia 18 czerwca 2024 r. oraz zmieniającej jej uchwały podjętej podczas VI sesji RM Szczecin dnia 26 listopada 2024 r. z uwagi na brak jakiegokolwiek sensu i zasadności ich wprowadzenia.

Autor petycji stwierdził, że z uwagi na to, że Szczecin nie uzyskał wymaganego dofinansowania w konkursie ogłoszonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych na zakup niskopodłogowych tramwajów, argumentacja wprowadzenia przez Gminę Szczecin Strefy Czystego Transportu jako elementu zwiększającego szanse na dofinansowanie stała się bezprzedmiotowa. Tym samym zamiar wprowadzenia SCT bez jednoczesnej poprawy infrastruktury tramwajowej i autobusowej nie przyniosło oczekiwanych rezultatów. Ponadto wnioskodawca argumentował, że Strefa Czystego Transportu nie musi być w Szczecinie wprowadzona obowiązkowo, ponieważ prawo krajowe zobowiązuje do jej wprowadzenia tylko w miastach powyżej 100 tysięcy mieszkańców, w których normy tlenków azotu są przekroczone. Wg. raportu Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z 2023 roku te normy nie zostały w Szczecinie przekroczone nawet w połowie, co zgodnie z ustawą wyklucza konieczność wprowadzenia Strefy. Ponadto, zdaniem wnioskodawcy SCT negatywnie wpłynie na działalność lokalnych przedsiębiorstw, szczególnie tych, które opierają się na transportowaniu towarów i usług. Dodatkowe koszty związane z dostosowaniem się do wymogów Strefy mogą doprowadzić do wzrostu cen oraz ograniczenia konkurencyjności małych i średnich firm. Ograniczenia dostępu pojazdów do centrum miasta może skutkować utrudnieniami dla osób starszych, niepełnosprawnych oraz rodzin z małymi dziećmi. Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu podzieli mieszkańców na tych, którzy będą mogli sobie pozwolić na zakup nowoczesnych pojazdów i tych, którzy będą wykluczeni z wjazdu do centrum. Reasumując Wnioskodawca petycji zażądał odstąpienia od wprowadzenia jego zdaniem destrukcyjnego projektu, jakim jest Strefa Czystego Transportu .

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji RM na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2025 roku przeprowadziła szczegółowe postępowanie wyjaśniające w sprawie przedmiotowej petycji. W trakcie posiedzenia Z-ca Prezydenta Miasta Łukasz Kadłubowski, w odpowiedzi na pytania członków Komisji, szczegółowo przedstawiał okoliczności sprawy oraz tłumaczył podejmowane działania związane z wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu. Prezydent wyjaśnił, że inicjując proces wprowadzenia Strefy Czystego Transportu, realizuje przyjętą Uchwałę nr XXII/682/20 Rady Miasta Szczecin z dnia 20 października 2020 r. w sprawie przyjęcia przez Radę Miasta Szczecin Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Szczecina 2035. Opracowanie przedmiotowego dokumentu zostało w całości sfinansowane ze środków rządowych (dotacja Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej) i miało się przyczynić do realizacji celów wynikających m.in. z Programu Rozwoju Elektromobilności w ramach Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w tym w szczególności planu „Energia do przyszłości”

(przyjętego przez Radę Ministrów 16 marca 2017 r.), Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (przyjętych przez rząd 29 marca 2017 r.) oraz Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

NFOŚiGW pozytywnie ocenił treść Strategii zarówno na etapie weryfikacji jej wstępnych założeń, jak również w odniesieniu do finalnego dokumentu. Konsultacje społeczne ww. Strategii trwały od 4 do 28 września 2020 roku. Ww. strategia posiada zatem również mandat społeczny.

Podjmując przedmiotową uchwałę, Rada Miasta Szczecin określiła Cel operacyjny IV.3 – ograniczenie emisji pochodzącej z samochodów prywatnych w centrum miasta. Opis celu wskazuje na istotę rozwiązania - ograniczenie ruchu pojazdów konwencjonalnych zachęci mieszkańców miasta do korzystania z ekologicznych pojazdów, szczególnie w centrum.

Dla przedmiotowego celu Rada Miasta Szczecin wyznaczyła Prezydentowi Miasta Szczecin do realizacji działanie określone pn. „Wprowadzenie nowych stref parkowania tylko dla pojazdów zero- lub niskoemisyjnych w mieście Strefy Czystego Transportu”, dla którego określono ramy czasowe realizacji 2025-2035. Istnieje zatem podstawa prawna podjęcia w 2025 r. działań zmierzających do realizacji ww. celu, tak by zgodnie z obowiązującymi przepisami i procedurami wypracować rozwiązania, które z jednej strony pozwolą promować elektromobilność, ekologiczne pojazdy, z drugiej zaś będą akceptowalne społecznie.

Z-ca Prezydenta Łukasz Kadłubowski zaznaczył również, że podjęta uchwała Rady Miasta ma charakter początkowy i kierunkowy, co oznacza, że na etapie dalszego procedowania i analiz może zawsze ulec zmianie.

***W wyniku głosowania Komisja Skarg, Wniosków i Petycji uznała przedmiotową petycję za bezzasadną.***

*Zgodnie z art. 13 Ustawy o petycjach, wnioskodawcy nie przysługuje prawo wniesienia skargi na sposób załatwienia przedmiotowej petycji.*

Przewodniczący Rady Miasta Szczecin

**Paweł Bartnik**